Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2456**

15. Wahlperiode 28. 01. 2004

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 2003

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 28. Januar 2004 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1878).

Seite

Verzeichnis der Abbildungen im Text

Verzeichnis der Tabellen im Text

Verzeichnis der Tabellen im Anhang

Tabellen im Anhang

Straßenbaubericht 2003

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I 1993, Seite 1878) berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichtes erstreckt sich bis zum 31. Juli 2003 (Kapitel 1 und 2) sowie 31. Dezember 2002 (Kapitel 3).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 2002 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die aktuellen Entwicklungen sowie wichtigen Neuerungen bei den rechtlichen, finanziellen und administrativen Rahmenbedingungen für den Fernstraßenbau dargelegt.

Der Entwurf des BVWP 2003 ist nach Anhörung der Verbände mit den Bundesländern erörtert und innerhalb der Bundesregierung abgestimmt worden. Nach Prüfung und Abwägung aller von politischen Mandatsträgern, Gebietskörperschaften, Verbänden und sonstigen Institutionen vorgetragenen Argumente wurde der BVWP vom Bundeskabinett am 2. Juli 2003 beschlossen.

Nach Ausschluss aller Varianten und Alternativen sowie der übrigen Vorhaben, für die kein Bedarf festgestellt wurde, blieben bauwürdige Vorhaben (ohne die laufenden und fest disponierten Vorhaben) mit einem Finanzvolumen in Höhe von rund 53 Mrd. Euro übrig.

Auf Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung mit Fortschreibung des Ansatzes des Jahres 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Investitionen in die Bundesfernstraßen in der Größenordnung von rund 77 Mrd. Euro.

Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen – insbesondere bei größeren Vorhaben – maßgebliche Finanzierungsanteile erst nach 2015 anfallen, wurde eine Planungsreserve für Neu- und Ausbau-Vorhaben in Höhe von knapp 12 Mrd. Euro vorgesehen. Somit geht der BVWP 2003 von einem Gesamtinvestitionsvolumen für die Bundesfernstraßen in Höhe von rund 89 Mrd. Euro aus.

Die Hochwasserkatastrophe im August 2002 hat in den betroffenen Gebieten Deutschlands zu erheblichen Zerstörungen auch bei der Straßeninfrastruktur geführt. Das wirtschaftliche Leben kam vielerorts zeitweilig zum Erliegen.

Der Bund hat zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Verkehrsinfrastruktur Sofortmaßnahmen ergriffen. Mit den im Haushalt des BMVBW umgehend zur Verfügung gestellten Mitteln konnten die Länder nach Rückgang des Hochwassers sofort mit der Beseitigung der Schäden beginnen. Zur Beschleunigung der Schadensbeseitigung räumte der Bund zudem den öffentlichen Stellen Ausnahmen vom normalen Vergabeverfahren ein. Danach waren bei dringenden Aufträgen freihändige Vergaben auch oberhalb der EU-Schwellenwerte und Verhandlungsverfahren ohne öffentliche Vergabebekanntmachungen zugelassen.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen. Wichtige Faktoren sind der Kfz-Bestand sowie der Transitverkehr. Ende des Berichtsjahres waren im gesamten Bundesgebiet rund 53,7 Mio. Kfz (+0,3 Mio. Kfz gegenüber 2001) zugelassen.

Im Berichtsjahr wurden folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV) und Schwerverkehrsanteile (SV) – sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr – im Netz der Bundesfernstraßen festgestellt:

in den alten Bundesländern

- auf Autobahnen — rund 51 800 Kfz/24h (+ 1,7 %), SV-Anteil rund 14,7 %,

– auf Bundesstraßen – außerorts rund 10 060 Kfz/24h (+ 0,5 %), SV-Anteil rund 8,1 %,

in den neuen Bundesländern

– auf Autobahnen rund 35 900 Kfz/24h (+ 1,1 %), SV-Anteil rund 17,2 %,

– auf Bundesstraßen – außerorts rund 6 750 Kfz/24h (+ 1,2 %), SV-Anteil rund 9,0 %,

bezogen auf das gesamte Bundesgebiet ergeben sich

– auf Autobahnen rund 48 900 Kfz/24h (+ 1,6 %), SV-Anteil rund 15,2 %,

– auf Bundesstraßen – außerorts rund 9 240 Kfz/24h (+ 0,2 %), SV-Anteil rund 8,4 %.

Die Gesamtfahrleistung im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rund 619,5 Mrd. Kfzkm (– 0,1 %). Davon entfielen auf die

– Autobahnen rund 211,3 Mrd. Kfzkm (+ 2,4 %), Anteil der Gesamtfahrleistung 34,1 %,

– Bundesstraßen – außerorts rund 107,8 Mrd.Kfzkm (+ 0,5 %), Anteil der Gesamtfahrleistung 17,4 %.

Die Zahlen zeigen – bezogen auf das gesamte Bundesgebiet – wie im Vorjahr eine leichte Zunahme der mittleren Verkehrsstärken auf den Bundesautobahnen sowie eine Stagnation auf den Bundesstraßen, ein Effekt, der sich auch dämpfend auf die Entwicklung der Jahresfahrleistungen (Kfzkm) ausgewirkt hat. Die seit langem beobachtete Konzentration des Straßenverkehrs auf den Autobahnen blieb davon unberührt. Wegen der überdurchschnittlichen Auslastung der Kfz im Fernverkehr liegen die Anteile der Verkehrsleistungen (in Pkm und tkm) auf den Bundesfernstraßen noch deutlich über denen der Kfz-Fahrleistungen.

Nach dem Haushaltsgesetz 2002 vom 21. Dezember 2001 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgaben in Höhe von 5 581,5 Mio. Euro (Verfügungsbetrag SOLL) geplant. Danach ergaben sich IST-Ausgaben von 5 631,3 Mio. Euro. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die alten und neuen Bundesländer:

– alte Bundesländer:	3 420,1 Mio. Euro
* Investitionen	2 750,9 Mio. Euro
* Nichtinvestitionen	669,2 Mio. Euro
– neue Bundesländer (einschl. DEGES):	2 171,0 Mio. Euro
* Investitionen	1 969,8 Mio. Euro
*Nichtinvestitionen	209,2 Mio. Euro
– Sonstige	40,2 Mio. Euro.

Für das Jahr 2003 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgabemittel in Höhe von 5 458,3 Mio. Euro vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 30. April 2003, BGBl. I Nr. 17, Seite 574).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2 667,1 Mio. Euro aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht:

– Bundesautobahnen:
  * 80,7 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen),
  * 103,8 km Neubaustrecken und
– Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen :
  * 91,0 km 4streifig,
  * 186,3 km 2streifig.

Die Ausgaben einschließlich Grunderwerb betrugen:

– für Bundesautobahnen rund 1 802,6 Mio. Euro,
– für Bundesstraßen rund 864,5 Mio. Euro.

Wichtige Verkehrsfreigaben von Teilstrecken im Zuge von Bundesautobahnen waren:

– **A 20 Lübeck–Stettin**

  Nachdem der Teilabschnitt Neubrandenburg/Nord-Friedland im Dezember 2002 für den Verkehr freigegeben wurde, sind bereits rund zwei Drittel der A 20 unter Verkehr. Derzeit sind rund 48 km im Bau.

– **A 71 Erfurt–Schweinfurt**

  AS Ilmenau-O (B 87)–AS Ilmenau-W
  AS Zella-Mehlis/Suhl–AS Rohr
  AS Sömmerda-S–AS Erfurt-N

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 94 vollständige oder Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt rund 417 km für den Verkehr freigegeben. Für den Bau von Ortsumgehungen wurden damit im Berichtsjahr rund 735 Mio. Euro ausgegeben.

Die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutsche Bahn AG im Streckenverlauf von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr 22,9 Mio. Euro (Baulastträger und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden aus dem Kapitel 1210 für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 57,5 Mio. Euro aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden rund 270 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt. Hierfür wurden rund 55 Mio. Euro aufgewendet. Damit sind rund 15 700 km Radwege an Bundesfernstraßen in Betrieb.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Umweltschutzes für Maßnahmen der Lärmvorsorge rund 119 Mio. Euro und weitere rund 16 Mio. Euro für die Lärmsanierung investiert. Damit wurden im Berichtsjahr rund 18 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 38 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 15 000 m^2 Lärmschutzfenster eingebaut.

1 Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 2003 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rund 231 581 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 2003)

Straßennetz	Netzlänge in km		Veränderung in km
	1.1.2002	1.1.2003	
Bundesfernstraßen	**53 014**	**53 283**	**+ 269**
Bundesautobahnen	11 786	12 037	+ 251
Bundesstraßen	41 228	41 246	+ 18
Übrige überörtliche Straßen	**177 834**	**178 298**	**+ 464**
Landesstraßen	86 838	86 868	+ 30
Kreisstraßen	90 996	91 430	+ 434

In Abbildung 1 und Tabelle 20 (Anhang) ist die Längenentwicklung der Bundesfernstraßen dargestellt.

1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen

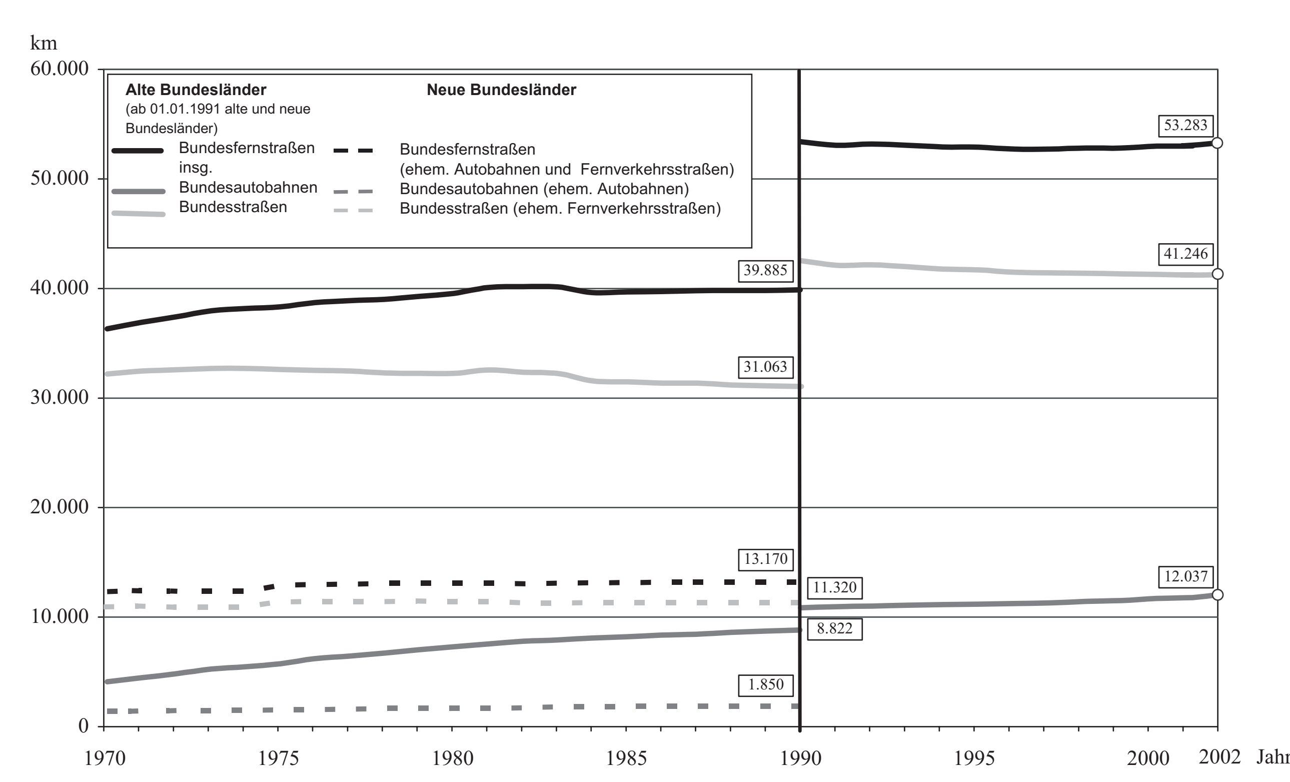
Neben den Leistungen für Neubau und Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung im Rahmen der Zukunftsüberlegungen zu einer gebrauchsfähigen Verkehrsinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die Straßen – in der Bundesrepublik Deutschland handelt es sich bei den Bundesfernstraßen um eine Größenordnung von rund 176,5 Mrd. Euro (Bruttoanlagevermögen 2002) – in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig zu bewahren. Hierfür müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden, die notwendigerweise den Spielraum für Neu- und Erweiterungsinvestitionen zunehmend beschneiden.

– Fahrbahnbefestigungen

Im Straßenbaubericht wird über den aktuellen Zustand und die Gebrauchsfähigkeit der Bundesfernstraßen in Deutschland berichtet. Die Grundlage hierzu bilden die 1992 bis 1995 erstmals aufgenommenen und seit 1997 im vierjährigen Turnus durchgeführten Messungen zur „Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnbefestigungen der Bundesfernstraßen (ZEB)“ mit schnell fahrenden, d. h. im Verkehr mitschwimmenden Messfahrzeugen. Die ZEB-Ergebnisse erlauben netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilung und Zustandsausprägung der Fahrbahnoberflächen. Die Ergebnisse werden in der

Abbildung 1

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
(gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2003)



zwischenzeitlich bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingerichteten „Zustandsdatenbank Bundesfernstraßen“ dokumentiert.

Aufgenommen und bewertet werden die Merkmalsgrößen

– Ebenheit im Längs- und Querprofil,
– Griffigkeit und
– Substanzmerkmale (Oberfläche),

aus denen wiederum differenzierte Aussagen zum

– Gebrauchswert,
– Substanzwert (Oberfläche) und
– Gesamtwert

abgeleitet werden.

Der Straßenbaubericht 2000 hatte erstmals länderscharf über die Ergebnisse der Aufnahme 1997/98 der nutzerorientierten Qualitäten der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen berichtet, die zu folgenden drei Gebrauchsfähigkeitsklassen (Zustandsklassen: ZK) zusammengefasst waren:

„Volle Gebrauchsfähigkeit“ (ZK 1-3,5):

Merkmale: kaum wahrnehmbare Unebenheiten, keine bis schwache Spurrinnen, insgesamt gute Rauheit mit guter Griffigkeit,

Wirkungen: keine Beeinträchtigungen von Fahrkomfort und Fahrverhalten;

„Leicht eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit“ (ZK 3.5-4,5):

Merkmale: deutlich wahrnehmbare Unebenheiten, erkennbare Spurrinnen mit stellenweise Aquaplaninggefahr bei Nässe, stellenweise schlechte Griffigkeit,

Wirkungen: gelegentlich sicherheitsbedingte Einschränkungen der Geschwindigkeitswahl;

„Eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit“ (ZK >4,5):

Merkmale: sehr stark wahrnehmbare Unebenheiten, deutlich erkennbare Spurrinnen mit Aquaplaninggefahr bei Nässe, schlechte, stellenweise unzureichende Griffigkeit,

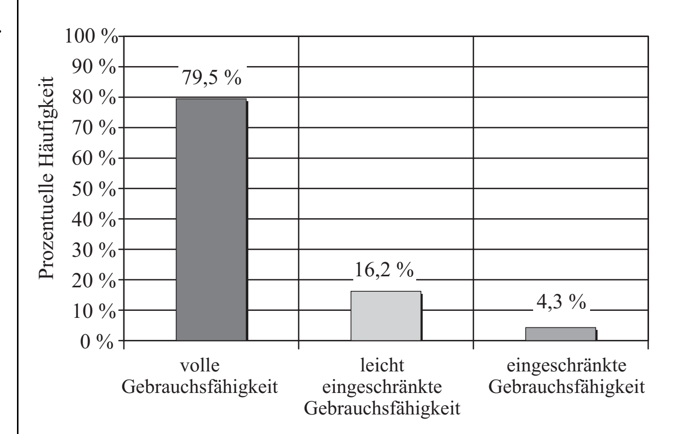
Wirkungen: Beeinträchtigungen des Fahrkomforts infolge ständigen Wankens und Nickens des Fahrzeugs mit gelegentlichen Stößen und damit längere, komfortbedingte Einschränkungen der Geschwindigkeitswahl.

Im Straßenbaubericht 2001 waren die entsprechenden Ergebnisse der Aufnahme 1999/2000 der Fahrbahnbefestigungen der Bundesstraßen dargestellt worden.

Der Zustand der Hauptfahrstreifen der Bundesautobahnen Ende 2002 mit einer noch vertretbaren Zustandsnotenverteilung ist in Abbildung 2 dargestellt. Dieses Ergebnis sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Erhaltung dieses Zustandes nur mit einem wesentlich höheren Mitteleinsatz als bisher gehalten werden kann. Dabei ist zu beachten, dass der Zustand der gesamten Straßenkonstruktion nur bedingt durch die Zustandswerte der Straßenoberfläche abgebildet werden kann. Strukturelle Schäden des Straßenoberbaues können durch einfache Instandsetzungsmaßnahmen, die durchaus einen guten Oberflächenzustand erzeugen können, zwar vorübergehend kaschiert, aber nicht behoben werden. Um langfristig den angestrebten Qualitätsstandard zu sichern sind grundhafte Erneuerungsmaßnahmen erforderlich.

Abbildung 2

Zustand der Bundesautobahnen
(Gebrauchswert der Hauptfahrstreifen, Stand: Ende 2002)



– Ingenieurbauwerke

Durch die Straßenbauverwaltungen der Länder werden Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken auf der Grundlage von Regelwerken erhoben und bereitgestellt, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingeführt wurden. Für die Zustandsbeurteilung werden Programmsysteme genutzt, die im Rahmen der Bauwerksprüfung nach der DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung“ entwickelt wurden.

Die Bauwerksprüfung gilt für Brücken, Tunnel, Verkehrszeichenbrücken, Lärmschutzwände und Stützbauwerke sowie sonstige Ingenieurbauwerke und wird alle 3 Jahre als „einfache Prüfung“ und alle 6 Jahre als „Hauptprüfung“ durchgeführt. Vorhandene Schäden werden von einem Bauwerksprüfingenieur direkt am Bauwerk aufgenommen. Der Schaden wird nach einem standardisierten Verfahren (Programmsystem: SIB-Bauwerke) – mittels notebook – vor Ort in Hinblick auf die Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit entsprechend den Definitionen zur Schadensbewertung nach der „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“ (RI-EBW-PRÜF)

bewertet. Als Ergebnis der Hauptprüfung erhält das jeweilige Bauwerk eine Zustandsnote (ZN) zwischen 1 und 4. Die Bedeutung der Zustandsnoten wird durch die Zuordnung zu den folgenden 6 Zustandsklassen veranschaulicht:

„Sehr guter Bauwerkszustand“ (ZN 1,0–1,4):

Maßnahme: Laufende Unterhaltung hinreichend;

„Guter Bauwerkszustand“ (ZN 1.5–1,9):

Maßnahme: Laufende Unterhaltung hinreichend;

„Befriedigender Bauwerkszustand“ (ZN 2,0–2,4):

Maßnahmen: Mittelfristig ist eine Instandsetzung erforderlich; Kurzfristig können Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich werden;

„Noch ausreichender Bauwerkszustand“ (ZN 2,5–2,9):

Maßnahmen: Kurzfristig ist eine Instandsetzung erforderlich; Kurzfristig können auch Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich werden;

„Kritischer Bauwerkszustand“ (ZN 3,0–3,4):

Maßnahmen: Instandsetzung ist umgehend erforderlich; Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können umgehend erforderlich werden;

„Ungenügender Bauwerkszustand“ (ZN 3,5–4,0):

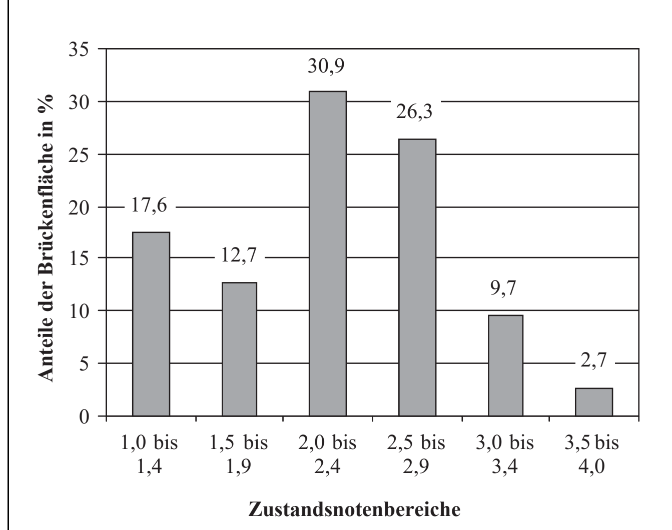
Maßnahmen: Instandsetzung bzw. Erneuerung ist umgehend erforderlich; Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können sofort erforderlich werden.

Bisher liegen erste Ergebnisse der Schadensbewertung für die anteilsmäßig größte Bauwerksart der Ingenieurbauwerke, die Brückenbauwerke vor. Diese Werte wurden auf den Gesamtbestand Brücken hochgerechnet, und als Verteilung der Zustandsnoten in Abbildung 3 dargestellt.

Die Bereiche mit kritischem Bauwerkszustand, d. h. mit Zustandsnoten zwischen 3,0 und 4,0 machen rund 12,4 % des Gesamtbestandes aus. Ein wesentliches Ziel der künftigen Brückenerhaltung ist es, den Bauwerksanteil mit Zustandsnoten zwischen 3,0 bis 3,4 weiter zu senken und Zustandsnoten über 3,5 völlig zu vermeiden.

Abbildung 3

Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen
(Hochrechnung, Stand 31. Dezember 2001)



1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Einflussfaktoren hierfür sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie das Aufkommen im Transitverkehr.

– Kraftfahrzeuge

Anfang des Jahres 2003 wurde für das Bundesgebiet für die Haupt-Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Kfz-Arten	Bestand in Mio.		Zuwachs[a] in Mio.
	1.1.2002	1.1.2003	
Krafträder	3,5	3,7	0,1
PKW	44,4	44,7	0,3
LKW	2,6	2,6	< – 0,1
übrige Kfz	2,7	2,7	< 0,1
Summe Kfz	53,2	53,7	0,3

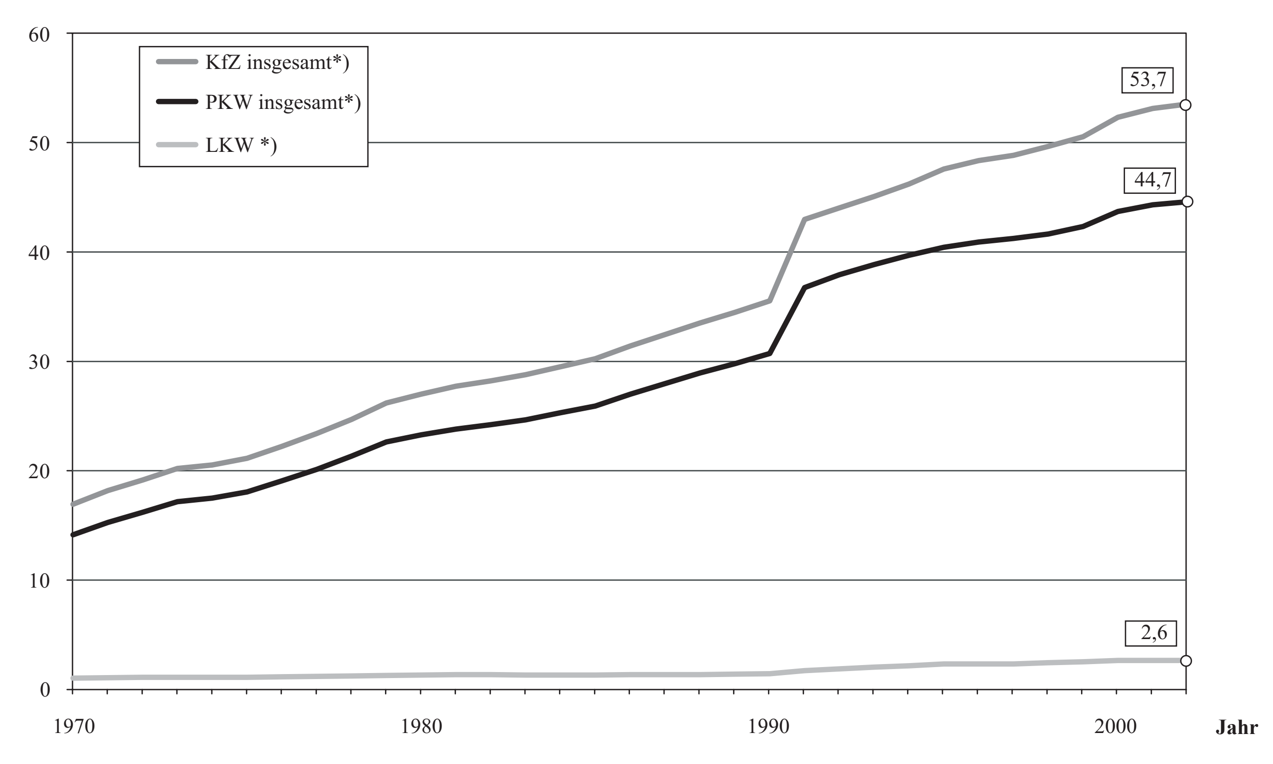
a) ohne Rundung berechnet

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 632 PKW/1 000 ff-EW[1]) 653 Kfz/1 000 EW) bezogen auf das gesamte Bundesgebiet.

1) ohne Rundung berechnet

Abbildung 4

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes
*) ab 1991 ABL + NBL



Quelle:Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (Kraftfahrzeuge Sonderheft 1, 2003)

– **Verkehrsstärken**

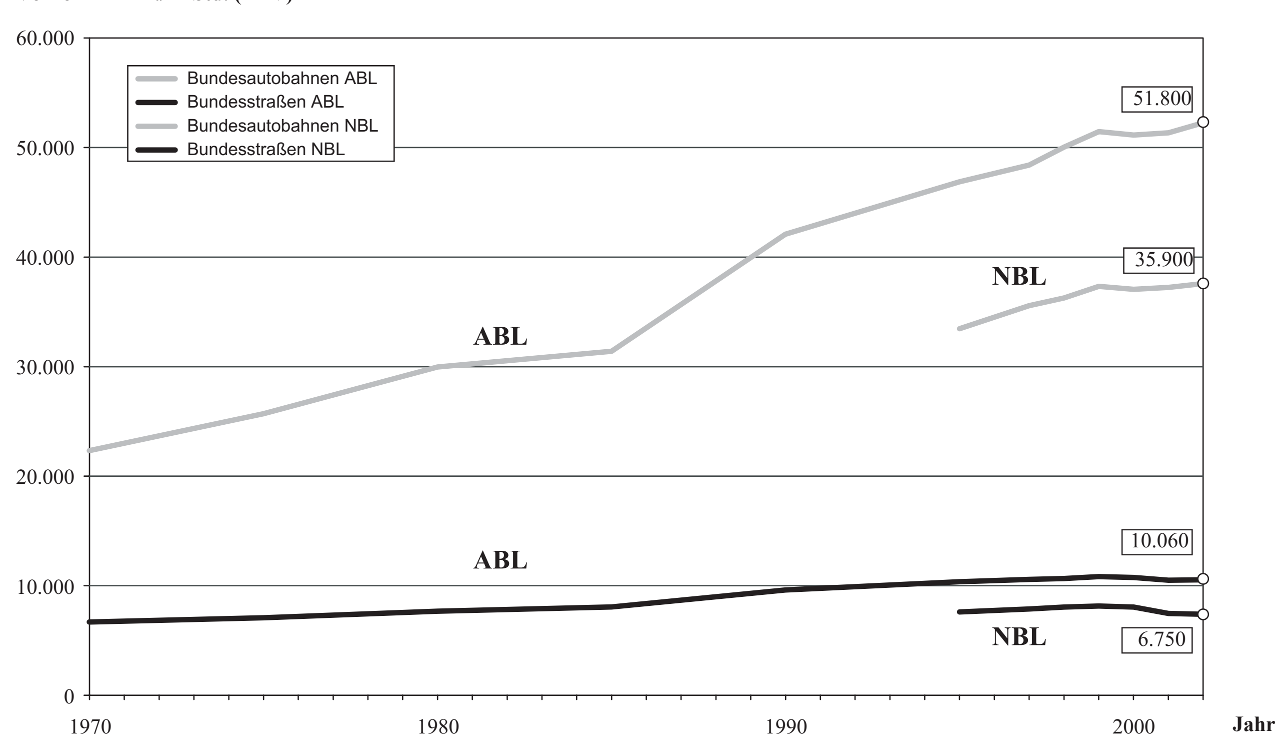
Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) (siehe Tabelle unten) ermittelt, die in ihrer zeitlichen Entwicklung in Abbildung 5, Seite 12, dargestellt sind.

Netz/Teilnetz		2001		2002[1)]		Änderungen 2001/2002	
		DTV_{Kfz} Kfz/24h	Anteil SV %	DTV_{Kfz} Kfz/24h	Anteil SV %	des DTV_{Kfz} %	des DTV_{SV} %
ABL	BAB	50 900	*14,6*	51 800	*14,7*	*1,7*	*2,5*
	BStr. – außerorts –	10 010	*8,1*	10 060	*8,1*	*0,5*	*0,5*
NBL	BAB	35 500	*17,5*	35 900	*17,2*	*1,1*	*– 0,6*
	BStr. – außerorts –	6 830	*9,1*	6 750	*9,0*	*1,2*	*– 2,3*
Bundesgebiet	BAB	48 100	*15,1*	48 900	*15,2*	*1,6*	*2,3*
	BStr. – außerorts –	9 210	*8,4*	9 240	*8,4*	*0,3*	*0,3*

1) Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen

Abbildung 5

Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen
(vor 1995 nur alte Bundesländer)



– **Fahrleistungen**

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr folgende Kfz-Fahrleistungen (JFL – Jahresfahrleistungen) erbracht (vgl. Abbildung 6):

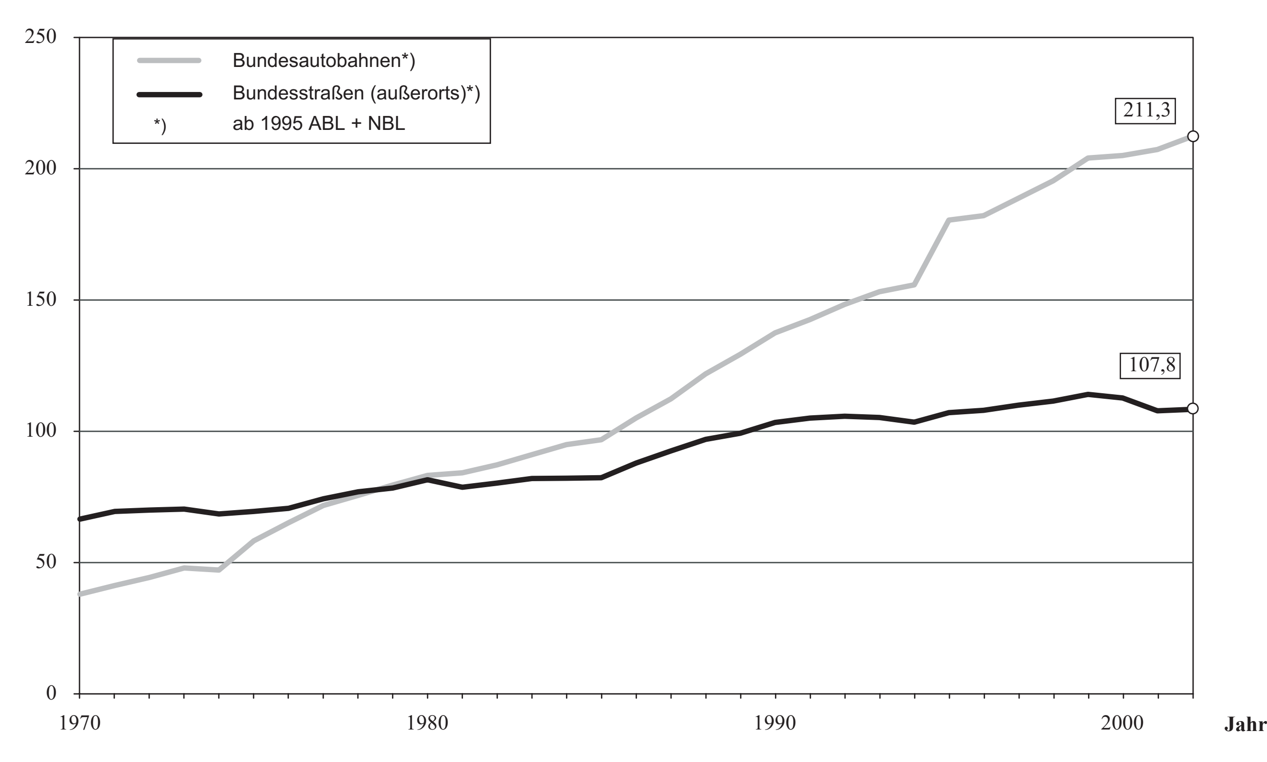
Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem – gegenüber dem Längenanteil am Gesamtnetz der Außerortsstraßen von rund 23 % – mit rund 51,5 % hohen Anteil an den Jahresfahrleistungen der Kfz (Kfzkm) und den – mit rund 56 % für den Straßenpersonenverkehr (Pkm) und rund 72 % für den Straßengüterverkehr (tkm) – überproportional hohen Anteilen an den Verkehrsleistungen im Straßenverkehr. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die mit einem Längenanteil von rund 5 % des gesamten überörtlichen Straßennetzes mehr als 34 % der gesamten Kfz-Fahrleistungen übernehmen.

Netz/Teilnetz	2001		2002		Änderungen 2001/2002 der JFL
	JFL Mrd. Kfzkm	Anteile %	JFL Mrd. Kfzkm	Anteile %	%
Gesamtes Straßennetz	620,3	*100*	619,5[1)]	*100*	*– 0,1*
davon: BFStr. – außerorts	313,6	*50,1*	319,1[2)]	*51,5*	*1,8*
davon : Bundesautobahnen	206,3	*33,3*	211,3[2)]	*34,1*	*2,4*
Bundesstraßen	107,3	*17,3*	107,8[2)]	*17,4*	*0,5*

Quelle: [1)] Prognos AG [2)] Vorauschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen

Abbildung 6

Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen
(vor 1995 nur alte Bundesländer)



Quellen: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), 2002

– **Baustellen auf Autobahnen**

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Es wird versucht, während der Dauer der Bauarbeiten die Zahl der Fahrstreifen nicht zu verringern, um die Leistungsfähigkeit der Strecke möglichst beizubehalten. Im Jahr 2002 wurde an rund 630 Baustellen auf Bundesautobahnen 14 Tage und länger gearbeitet.

Zur Information für die Öffentlichkeit wurde in Zusammenarbeit mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder das bundesweite Baustelleninformationssystem weiter entwickelt. Aktuelle Baustellendaten und geplante Vollsperrungen mit Umleitungsempfehlungen werden durch eine zentrale Stelle der Straßenbauverwaltung in jedem Bundesland zusammengetragen und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Daten betreffen laufende und zu erwartende neue Baustellen von längerer Dauer (mehr als 8 Tage) auf Bundesautobahnen. Die nach Autobahnnummern und Streckenverlauf geordneten Informationen sind im Internetangebot des BMVBW unter http:/www. bmvbw.de abrufbar.

1.4 Verkehrsmarkt in Deutschland

Mit dem vorliegenden Bericht legt die Prognos AG ihre Verkehrsprognose Sommer 2003[2)] zur kurz- und mittelfristigen Verkehrsentwicklung vor. Das Institut stellt die aktuelle Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung dar und kommt auf dessen Grundlage zu Eckwerten für die kurzzeitige bzw. mittelfristige Entwicklung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen der verschiedenen Verkehrsträger (für den Luftverkehr wurden keine Leistungsdaten ermittelt).

Die Bevölkerungszahl in Deutschland lag am Ende des Jahres 2002 bei knapp 82,5 Mio. Einwohner (EW) und damit rund 0,2 Mio. EW (0,1 %) über der des Vorjahres. In der mittleren Frist bis 2007 ist mit einem moderaterem Zuwachs auf etwas unter 82,6 Mio. EW zu rechnen. Dieser Anstieg resultiert ausschließlich aus der weiteren Zuwanderung. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist rückläufig, da die Zahl der Sterbefälle die Anzahl der Geburten übersteigt. Der demographische Wandel hin zu einer schrumpfenden Bevölkerung beginnt in 2007.

2) gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Prognos AG, Juli 2003

Der für die Entwicklung des PKW-Verkehrs bedeutende Anteil der fahrfähigen Bevölkerung (18 Jahre und älter) lag Anfang 2003 bei 81,5 % und wird im Jahresverlauf um 0,2 Prozentpunkte steigen. Bis 2007 ist mit einem weiteren Anstieg um rund einen Prozentpunkt zu rechnen. In 2007 werden etwa 872 000 Personen, die 18 Jahre und älter sind, mehr in Deutschland leben als heute. Darüber hinaus wird die durchschnittliche Führerscheinverfügbarkeit mittelfristig eher noch steigen. Gerade bei Frauen weist die Verfügbarkeit heute noch eine mit zunehmendem Alter stark abnehmende Quote auf. Im Laufe der Zeit wird sich dieses Gefälle jedoch abschwächen. Demgegenüber wird der Bevölkerungsanteil zwischen 10 und 18 Jahren (Schüler) von heute etwa 8,3 Mio. auf nur noch knapp 7,9 Mio. im Jahr 2007 sinken.

Angesichts der Wachstumsschwäche der Weltwirtschaft hat auch das BMWA seine Prognosen gegenüber dem Herbst 2002 (BMF) nochmals nach unten korrigiert. Nachdem die deutsche Wirtschaft in 2002 real nur um 0,2 % zunahm und damit fast stagnierte, rechnet das BMWA für 2003 mit einem Wachstum von 0,7 % und für 2004 von 2,0 %. Damit liegt die Einschätzung der deutschen Bundesregierung für beide Jahre um 2 Prozentpunkte über den Erwartungen der deutschen Forschungsinstitute in ihrem Frühjahrsgutachten 2003, die für die Kurzfristperspektive aus heutiger Sicht eher optimistisch erscheinen. Mittelfristig – für die Jahre 2005 bis 2007 – beträgt gemäß der Einschätzung des BMWA das deutsche Wirtschaftswachstum durchschnittlich 2,2 % p. a.

Der private Verbrauch in Deutschland ging 2002 um 0,6 % zurück. Ursächlich hierfür waren nur geringfügig steigende Haushaltseinkommen und die sinkenden Beschäftigtenzahlen. Zusätzlich neigten die Verbraucher aufgrund des gestiegenen Risikos eines Arbeitsplatzverlustes und von Vermögensverlusten an den Aktienmärkten zur Konsumzurückhaltung. Für die Jahre 2003 und 2004 rechnet das BMWA wieder mit einem Anstieg des privaten Verbrauchs von 0,5 bzw. 1,5 %. Positiv machen sich hier die Effekte der Steuerreform und die erwartete leichte Entspannung auf dem Arbeitsmarkt ab 2004 bemerkbar. Für die Jahre 2005 bis 2007 kann gemäß der Projektion des BMWA mit Zuwächsen des privaten Verbrauchs von durchschnittlich 1,8 % p. a. gerechnet werden.

Nach dem erneuten Rückgang des Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen mit PKW, Krafträdern, Bussen und Bahnen (motorisierte Landverkehrszweige) im Jahr 2002 und der verhaltenen konjunkturellen Erwartungen für das laufende Jahr wird auch für 2003 mit einer rückläufigen Gesamtverkehrsleistung gerechnet. Ausschlaggebend hierfür sind die weiterhin deutlich rückläufigen Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr (MIV). Darüber hinaus setzt sich der Verkehrsleistungsrückgang im Eisenbahnverkehr, im Gegensatz zum Eisenbahnnahverkehr, fort, während der Busgelegenheitsverkehr stagniert und der Buslinienverkehr leicht ansteigt (vgl. Tabelle 1 a, Seite 16).

Für das Jahr 2004 werden im Personenverkehr leichte Zuwächse erwartet. In Verbindung mit einer wieder kräftigeren Expansion des Bruttoinlandproduktes und des privaten Verbrauchs sowie einer Zunahme der Erwerbstätigen im Inland können mittelfristig wieder etwas stärkere Zuwächse bei der gesamtmodalen Personenverkehrsleistung erwartet werden.

Nach wie vor ist die weltpolitische Situation mit großen Unsicherheiten behaftet. Für die Prognose der Verkehrsleistungsentwicklung wurden keine nennenswerten Veränderungen des Kraftstoffpreisniveaus unterstellt; d. h. die Kraftstoffpreise werden im Wesentlichen auf dem heutigen Niveau bleiben. Bei einer Erholung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ab 2004 ist wieder mit einem leichten Anstieg der Verkehrsleistungen im MIV zu rechnen. Zwar setzt sich die rückläufige Entwicklung der durchschnittlichen Jahresfahrleistungen pro PKW weiter fort, jedoch nicht in dem Masse, wie in den vergangenen drei Jahren, in denen die deutlichen Anstiege bei den Kraftstoffpreisen in Verbindung mit großer gesamtwirtschaftlicher Unsicherheit zu kräftigen Einschnitten in der PKW-Nutzung führten und im laufenden Jahr noch führen. Im öffentlichen Personenverkehr wird auch für das laufende Jahr nochmals mit einem Rückgang um knapp 1 % gerechnet, bevor auch hier ab 2004 wieder leichte Zuwächse erwartet werden. Neben der gesamtwirtschaftlichen Erholung sind hierfür auch Basiseffekte nach den Rückgängen in den Vorjahren im Fernverkehr verantwortlich zu machen.

Im Unterschied zu der Entwicklung in den 90er-Jahren ist jedoch mit keinem nennenswerten Wachstumsunterschied zwischen MIV und dem öffentlichen Verkehr – mit durchschnittlichen Wachstumsraten von 0,7 % – zu rechnen. Mittelfristig werden die Zuwächse bei den Nahverkehrszweigen im öffentlichen Verkehr jedoch unter einem ½ % liegen, während sie bei den Fernverkehrszweigen bei über 1 % liegen werden. Demnach werden bis 2007 keine Modal-Split-Veränderungen eintreten – der MIV-Anteil wird ab 2003 bei 82,7 % stagnieren.

Im MIV ist davon auszugehen, dass die mittleren Beförderungsweiten nahezu unverändert bei knapp 15 km bleiben, sodass sich die Anzahl der Wege ähnlich entwickelt, wie die Beförderungsleistung. Im öffentlichen Verkehr nehmen insbesondere bei den öffentlichen Fernverkehren (Busgelegenheitsverkehr und Eisenbahnfernverkehr) die mittleren Beförderungsweiten in der Tendenz leicht zu, sodass die Beförderungsfälle weniger stark zunehmen als die Beförderungsleistung. Dem gegenüber sind bei den Nahverkehrszweigen kaum Veränderungen der mittleren Beförderungsweiten – und eine ähnlichen Entwicklung im Aufkommen wie in der Leistung – zu erwarten.

Die rückläufige Entwicklung des Jahres 2001 im innerdeutschen Luftverkehr hat sich in 2002 etwas abgeschwächt, blieb aber mit – 2,7 % immer noch deutlich negativ. Verstärkt hat sich mit – 3,4 % der Rückgang im grenzüberschreitenden Luftverkehr, der dann zusätzlich durch die teilweise fehlenden Vor- und Nachläufe dämpfend auf den Binnenverkehr auswirkt.

In 2003 wird es im Luftverkehrpersonenverkehr über alle Relationen eine Zunahme geben, die sich vor allem auf die enormen Zuwächse im innerdeutschen Verkehr stützt. Hauptursache hierfür ist das in Kapazität und Preis massiv erweiterte bzw. veränderte Angebot durch den Markteintritt von diversen low-cost-carriers. Mittelfristig wird sich

dieser positive Trend fortsetzen und im innerdeutschen Verkehr Zunahmen von 4,2 % bzw. im grenzüberschreitenden Luftverkehr von 3,5 % bewirken.

Im Jahr 2002 ist die mit LKW, Eisenbahnen, Binnenschiffen und Rohrfernleitungen erbrachte Güterverkehrsleistung um 1,4 % zurückgegangen (vgl. Tabelle 1 b, Seite 16). Allein der Fernverkehr inländischer und ausländischer LKW konnte leichte Zuwächse um 0,4 bzw. 0,8 % erzielen, während die anderen Verkehrszweige und -träger Rückgänge zu verzeichnen hatten. Nachdem die konjunkturellen Erwartungen nochmals deutlich nach unten korrigiert wurden, lassen sich keine positiven Impulse aus der Binnennachfrage und nur schwache Wachstumsimpulse aus dem Außenhandel für 2003 ableiten. Vor diesem Hintergrund ist in 2003 nur eine schwache Zunahme der Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger – um 0,6 % – zu erwarten. Während sich im Nah- und Regionalverkehr auf der Straße die rückläufige Entwicklung der Vorjahre fortsetzt, ist im Fernverkehr mit Zuwächsen in der Größenordnung von 1 bis 2 % zu rechnen. Die Rückgänge auf Schienen und Binnenwasserstraßen werden sich so nicht fortsetzen. Auf der Schiene wird in etwa mit der gleichen Transportleistung wie im Vorjahr gerechnet, während in der Binnenschifffahrt ein leichter Zuwachs um 0,4 % erwartet wird.

Mit der für 2004 unterstellten konjunkturellen Belebung können positive Impulse durch den Außenhandel und eine wieder steigende Inlandsnachfrage erwartet werden. Vor diesem Hintergrund wird prognostiziert, dass die gesamtmodale Güterverkehrsleistung in 2004 mit 2,8 % wieder deutlich stärker wächst als das Bruttoinlandsprodukt. Auch mittelfristig ist davon auszugehen, dass ein wieder stärkeres gesamtwirtschaftliches Wachstum mit einer – bezogen auf das BIP – überproportionalen Zunahme der gesamtmodalen Güterverkehrsleistung einhergehen wird. Die gesamtmodale Transportintensität wird dann von heute rund 245 tkm/Tsd. Euro auf 250 tkm/Tsd. Euro im Jahr 2007 zunehmen, also um 0,5 % p. a. Für die Jahre 2005 bis 2007 entspricht dies einem jährlichen Wachstum der Güterverkehrsleistung auf deutschen Verkehrswegen über alle Landverkehrszweige von 2,6 %.

Im Straßengüterverkehr wirkt in 2003 die schwache Inlandsnachfrage und der anhaltend schlechte Konjunkturverlauf in der Bauwirtschaft vor allem auf die Binnenverkehre und die unteren Entfernungsbereiche. Entsprechend setzen sich die Rückgänge im Nah- und im Regionalverkehr mit – 4,1 und – 1,2 % weiter fort. Infolge der fehlenden außenwirtschaftlichen Dynamik schwächt sich das Wachstum der grenzüberschreitenden Transporte weiter ab, so dass im Fernverkehr inländischer und ausländischer LKW mit einem deutlich gedämpften Wachstum um 1,2 bzw. 2,1 % gerechnet wird. In 2004 werden sich die Rückgänge infolge der anhaltend schwachen Entwicklung im Baugewerbe im Nahverkehr fortsetzen, während der Fernverkehr wieder an Dynamik gewinnen wird. Mittelfristig wird mit einer jahresdurchschnittlichen Zunahme um 3,0 % ab 2005 für die Straße insgesamt zu rechnen sein. Mit der unterstellten Erholung in der Bauwirtschaft ab 2005 wird auch der Straßengüternahverkehr mittelfristig wieder leichte Zuwächse erzielen.

Die Schiene war in 2002 besonders von dem rückläufigen Steinkohleabsatz, dem gegenüber dem Vorjahr deutlich schwächeren Mineralölabsatz und der stagnierenden Stahlproduktion betroffen. Hinzu kam die konjunkturbedingt schwache Nachfrageentwicklung im Bereich der Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren, während die Entwicklung in den für die Schiene bedeutenden Bereichen Düngemittel und chemische Erzeugnisse – trotz schwacher Nachfrageentwicklung – auf der Schiene vergleichsweise positiv verlief. Die rückläufigen Entwicklungen bei den festen mineralischen Brennstoffen, dem Mineralölabsatz und im Bereich Steine und Erden halten in 2003 weiter an. In den Bereichen Erze und Metallabfälle, Eisen, Stahl und NE-Metalle, Düngemittel und chemische Erzeugnisse sowie Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren können zwar Zuwächse erwartet werden, insgesamt aber werden sich diese Entwicklungen in 2003 nahezu kompensieren, sodass die Leistung in etwa dem Vorjahr entsprechen wird. Mittelfristig – bereits ab 2004 – werden jedoch Zuwächse um 2,0 % p. a. eintreten.

Neben länger anhaltenden Behinderungen durch Eis und Hochwasser im Frühjahr, wurde die Entwicklung in der Binnenschifffahrt in 2002 von der rückläufigen Entwicklung bei Trocken- und Massengütern infolge der schwachen Baukonjunktur sowie der rückläufigen Entwicklung in der Tankschifffahrt infolge des deutlich zurückgegangenen Mineralölabsatzes bestimmt. Auch in den Bereichen Erze und Metallabfälle sowie Eisen, Stahl und NE-Metalle verzeichnete die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr Rückgänge. Positiv entwickelten sich hingegen die Transportleistungen im Bereich Land- und Forstwirtschaft und Nahrungs- und Futtermittel sowie im Bereich der festen mineralischen Brennstoffe. Vor dem Hintergrund der schwachen Konjunkturerwartungen für 2003, des nochmals rückläufigen Mineralölabsatzes und der weiterhin schlechten Baukonjunktur kann auch in 2003 nur mit einer verhaltenen Entwicklung gerechnet werden. Insgesamt ist von einer Zunahme der Transportleistung um 0,4 % auszugehen. Mittelfristig wird der jahresdurchschnittliche Anstieg der Güterverkehrsleistung auf den deutschen Binnenwasserstraßen um 1,5 % p. a. liegen.

Die Beförderungsleistung bei den Rohrleitungen ist durch die Entwicklung des Absatzes von Mineralölerzeugnissen gekennzeichnet. Nachdem die privaten Heizöllager in 2001 gefüllt worden sind und die Witterung in 2002 vergleichsweise mild war, liegt besonders die Nachfrage nach Heizöl deutlich unter dem Vorjahreswert. Entsprechend ging die Beförderungsleistung in 2002 um 3,8 % zurück. Kurz- und mittelfristig sind wieder leichte Zuwächse zu erwarten, die konjunkturbedingt in 2004 etwas stärker ausfallen werden.

Betrachtet man vor diesem Hintergrund die Entwicklung der modalen Anteile im Fernverkehr (d. h. ohne den Straßengüternahverkehr inländischer LKW), so zeigt sich, dass der Anteil der Straße von gut 68 % in 2002 um gut 1,5 % auf 69,7 % im Jahr zunehmen wird. Die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt verlieren im gleichen Zeitraum jeweils 0,6 bis 0,7 Prozentpunkte und erreichen in 2007 einen Anteil von 14,6 bzw. 12,8 %. Diese

Entwicklung geht mit einem mittelfristig leicht stärkeren Wachstum der Güterverkehrsleistung auf der Schiene im Vergleich zur Binnenschifffahrt einher.

Die erheblichen Aufkommensrückgänge im Straßengüternah- und -regionalverkehr sowie die weitere Bedeutungszunahme der internationalen Güterverkehre, die auch auf deutschen Verkehrswegen höhere mittlere Transportweiten aufweisen, führen zu einem weiteren Anstieg der mittleren Transportweiten in 2003. Entsprechend geht der leichte Anstieg der Leistungsentwicklung mit einem Rückgang des Transportaufkommens um 2,4 % einher.

Tabelle 1a

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen" Personenverkehr

	2001		2002			2003		
		Anteil		**Anteil**	**01/02**		**Anteil**	**02/03**
	1)	%	1)	%	%	1)	%	%
Bodengebundener Personenverkehr	Leistung in Mrd. Pkm							
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
1. Eisenbahn[2)]	75,3	*8,6*	70,8	*8,3*	*– 6,0*	69,3	*8,3*	*– 2,1*
1.1 – Schienennahverkehr	40,5		38,2		*– 5,7*	38,3		0,3
1.2 – Schienenfernverkehr	34,8		32,7		*– 6,0*	31,0		*– 5,2*
2. Öff. StraßenPV[3)]	77,0	*8,8*	75,5	*8,8*	*– 1,9*	75,8	*9,0*	0,4
2.1 – Linienverkehr	52,1		52,1		0,0	52,3		0,4
2.2 – Gelegenheitsverkehr	24,9		23,4		*– 6,0*	23,5		0,4
3. Individualverkehr[4)]	722,5	*82,6*	708,0	*82,9*	*– 2,0*	692,7	*82,7*	*– 2,2*
4. Summe Personenverkehr (Land)	**874,8**	***100,0***	**854,3**	***100,0***	***– 2,3***	**837,8**	***100,0***	***– 1,9***

1) aus PROGNOS AG, Juli 2003
2) nach Zugkategorien des Nah- und Fernverkehrs
3) Busse, Tram- und Stadtbahnen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr
4) PKW, Kombi, Krad, einschließlich Taxi und Mietwagen

Tabelle 1b

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen" Güterverkehr

	2001		2002			2003		
		Anteil		**Anteil**	**01/02**		**Anteil**	**02/03**
	1)	%	1)	%	%	1)	%	%
Bodengebundener Güterverkehr	Leistung in Mrd. tkm							
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
1. Eisenbahn[2)]	74,3	*14,6*	72,0	*14,4*	*– 3,1*	72,0	*14,3*	*0,0*
2. Binnenschifffahrt	64,8	*12,8*	64,2	*12,8*	*– 0,9*	64,4	*12,8*	*0,3*
3. Straßengüterverkehr[3)]	352,9	*69,5*	349,3	*69,8*	*– 1,0*	352,0	*69,9*	*0,8*
3.1 – Inländische LKW	256,3		251,8			252,5		
3.2 – Ausländische LKW	96,7		97,5			99,5		
4. Rohrleitungen[4)]	15,8	*3,1*	15,2	*3,0*	*– 3,8*	15,3	*3,0*	*0,7*
5. Summe Güterverkehr (Land)	**507,8**	***100,0***	**500,7**	***100,0***	***– 1,4***	**503,7**	***100,0***	***0,6***

1) aus PROGNOS AG, Juli 2003
2) Wagenladungen (ohne Dienstgutverkehr)
3) ohne Kabotageleistungen ausländischer LKW
4) nur Rohöl

1.5 Änderung rechtlicher Bestimmungen

1.5.1 Planfeststellungsrichtlinien 2002

Bauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zur umfassenden Problembewältigung sind in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend zu regeln. Bundesfernstraßen dürfen daher in der Regel nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt oder durch eine Plangenehmigung zugelassen wurde. Das gilt ebenso für den Bau oder die Änderung von Nebenanlagen und von Nebenbetrieben an Bundesautobahnen.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

– welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen,

– wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben gestaltet werden,

– welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig werden,

– wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen von Straßen mit Gewässern oder mit anderen Straßen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind (vgl. Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien – StraWaKR –; Straßen-Kreuzungsrichtlinien – StraKR –),

– ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,

– welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen i. S. von § 19 Abs. 2 BNatSchG i.V. m. den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,

– welche Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ i. S. von § 34 Abs. 5 BNatSchG i.V.m. den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,

– ob Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind und welche dies sind, und

– ob, falls solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Bauvorhaben unvereinbar sind, stattdessen dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld anzuerkennen ist.

Das Recht der Planfeststellung für die Bundesfernstraßen ist im Wesentlichen in § 17 FStrG, im Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und in den Verwaltungsverfahrensgesetzen geregelt. Die sich aus den einschlägigen fachgesetzlichen Bestimmungen ergebenden Anforderungen sind dabei in die Abwägungsentscheidung einzustellen und in Einzelfällen zwingend zu beachten.

Die „Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz“ dienen der Erläuterung der zahlreichen einschlägigen Rechtsvorschriften und deren einheitliche Anwendung durch die Straßenbauverwaltung.

Die Planfeststellungsrichtlinien aus dem Jahre 1999 sind aufgrund zahlreicher Gesetzesänderungen gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der Länder überarbeitet worden. Die Neufassung 2002 berücksichtigt die aktuelle Gesetzeslage, insbesondere die Änderungen durch das neugefasste Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 5. September 2001 (BGBl. I, S. 2350 ff.) und durch das Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften – BNatSchGNeuregG vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193 ff.) sowie die praktischen Erfahrungen mit den bisherigen Richtlinien.

Die Planfeststellungsrichtlinien 2002 sind im Verkehrsblatt 2002, Heft 23, Seite 803 ff. veröffentlicht worden.

1.5.2 Grenzbrückenvertrag mit der Schweiz zum Bau der Rheinbrücke bei Rheinfelden (A 861)

Am 29. Januar 2003 wurde in Bern das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat über Bau und Erhaltung einer Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Rheinfelden (Baden-Württemberg) und Rheinfelden (Aargau) unterzeichnet.

Dieses Abkommen ermöglicht die Errichtung einer Grenzbrücke über den Rhein auf deutschem und schweizerischem Hoheitsgebiet als Verbindung des Zubringers zur deutschen Autobahn A 861 und der schweizerischen Nationalstraße N 3. Mit dieser Brücke wird eine weitere leistungsfähige Verbindung zwischen dem deutschen und dem schweizerischen Autobahnnetz hergestellt, welche die Städte Rheinfelden (D) und Rheinfelden (CH) künftig von überregionalem Verkehr entlastet. In Verbindung mit der BAB 98 auf deutscher Seite wird damit ein weiterer Schritt hin zu einer durchgängigen neuen Fernverkehrsstraße getan, durch die der Wirtschaftsraum zwischen dem Bodensee und Basel belebt werden soll. Der Neubau der Autobahn A 861 ist im Bundesverkehrswegeplan als Vordringlicher Bedarf ausgewiesen, die Fertigstellung der Brücke ist für das Jahr 2005 beabsichtigt.

Mit einem Vertragsgesetz, das in der 15. Legislaturperiode beschlossen werden soll, werden die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Begründung der völkerrechtlichen Vertragsbindung der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf den Staatsvertrag geschaffen.

1.5.3 Änderung des Grenzvertrags mit den Niederlanden (Selfkantstraße)

Der Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Änderung des Vertrages vom 8. April 1960 wurde nach langjährigen Verhandlungen am 25. Februar 2002 in Venlo unterzeichnet. Er regelt den Verlauf der gemeinsamen Landesgrenze, die

Grenzgewässer, den grenznahen Grundbesitz, den grenzüberschreitenden Binnenverkehr und andere die Grenze betreffenden Fragen (Grenzvertrag).

Ziel der Änderung des Grenzvertrages und dessen innerstaatlicher Umsetzung ist zum einen die Anbindung der Transitstraße im Selfkant an das deutsche Straßennetz (Landesstraße L 228, Bundesstraße B 56 und Bundesstraße B 56 n), zum anderen die Übertragung der Straßenbaulast vom niederländischen Rijkswaterstaat an den nach deutschem Recht jeweils zuständigen Baulastträger – zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist dies der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Der ursprüngliche Staatsvertrag aus dem Jahre 1960 sah vor, dass diese deutsches Hoheitsgebiet durchquerende Straße in der Baulast der niederländischen Rijkswaterstaat liegt. Ein Verlassen der Transitstraße war bisher nicht möglich, da sie nicht an das deutsche Straßennetz angebunden war. Durch die mit der Staatsvertragsänderung und dem Vertragsgesetz beabsichtigten Übertragung der Straßenbaulast auf den Landesbetrieb Straßenbau des Landes Nordrhein-Westfalen wird die rechtliche Voraussetzung für die künftige Anbindung der Transitstraße an das deutsche Straßennetz geschaffen.

Am 26. März 2003 hat die Bundesregierung den Entwurf des Gesetzes zu dem Vertrag vom 25. Februar 2002 über die Änderung des Grenzvertrages vom 8. April 1960 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande beschlossen.

Mit diesem Vertragsgesetz werden die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Begründung der völkerrechtlichen Vertragsbindung der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf den Staatsvertrag geschaffen. Nach dem derzeitigen Zeitplan wird das Vertragsgesetz, nach der Behandlung in Bundestag und Bundesrat, Ende 2003 in Kraft treten können. Damit ist dann der Weg für den Austausch der Ratifikationsurkunden bereitet.

1.6 Bundeshaushalt 2003 und Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 2003 vom 30. April 2003 wurde am 5. Mai 2003 verkündet (BGBl. I Nr. 17, S. 574). Der vom Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2003 sieht für Kap. 1210 (Bundesfernstraßen) und Kap. 1202 (Allgemeine Bewilligungen) Ausgaben im Bundesfernstraßenbereich in Höhe von 5 458,3 Mio. Euro vor.

In der Finanzplanung bis 2007 sind für das Jahr 2004 rund 5 787,2 Mio. Euro, für das Jahr 2005 rund 5 755,7 Mio. Euro, für das Jahr 2006 rund 5 798,5 Mio. Euro und für das Jahr 2007 rund 5 941,2 Mio. Euro vorgesehen (vgl. Tabelle 2 bzw. Abbildung 9, Seite 42).

Tabelle 2

Finanzrahmen 1991 bis 2007 – in Mio. Euro –
(für die Jahre 1991 bis 2001 zusätzlich in Mio. DM) –
(gemäß Haushaltsentwurf 2004 mit Finanzplanung vom 2. Juli 2003)

	2002[1)]	Summe 1991 bis 2002	2003[1,2)]	2004[2)]	2005[2)]	2006[2)]	2007[2)]	Summe 1991 bis 2007
	Ist	Ist	Soll	Entwurf	Finanzplanung			
1	3	4	5	6	7	8	9	10
Kap. 1210 /Kap. 1202	**5 631,3** (11 013,9)	**62 741,8** (122 712,3)	5 458,3	5 787,2	5 755,7	5 798,5	5 941,2	**91 482,8** (178 924,8)
Nichtinvestitionen	**918,6** (1 796,6)	**11 106,4** (21 722,2)	901,0	913,2	916,6	927,8	933,0	**15 698,1** (30 702,8)
Investitionen	**4 712,7** (9 217,2)	**51 617,0** (100 954,1)	4 557,3	4 873,9	4 839,1	4 870,7	5 008,2	**75 766,3** (148 186,0)
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes; incl. Refinanzierung	**2 809,0** (5 493,9)	**28 365,9** (55 478,9)	2 708,0	3 010,8	2 597,7	2 165,1	2 303,4	**41 150,8** (80 484,0)
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen	**1 903,8** (3 723,5)	**23 269,6** (45 511,4)	1 849,3	1 863,2	2 241,5	2 705,6	2 704,8	**34 633,9** (67 738,0)

1) für die Jahre 2001 bis 2003 einschl. der Mittel für das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)

2) für die Jahre 2003 bis 2007 einschl. der Investitionsmittel aus den Mauteinnahmen Kap. 1202

2 Aktuelles

2.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der 7 Verkehrsvorhaben Deutsche Einheit (VDE) – Straße. Wesentliche Teile dieser Vorhaben sollen bis Mitte dieses Jahrzehnts verwirklicht werden (Stand Ende 2002 siehe Abbildung 7, Seite 21).

Die VDE-Vorhaben – Straße haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km; aktuelle Kosten rund 15,4 Mrd. Euro. Bis Ende des 1. Quartals 2003 wurden rund 1313 km fertig gestellt, rund 296 km waren im Bau, d. h. über 80 % des VDE-Projektvolumens sind bereits realisiert bzw. in der Umsetzungsphase. Bis Ende 2002 wurden 9,9 Mrd. Euro investiert. Das entspricht knapp $^{2}/_{3}$ der aktuellen VDE-Kosten. Da der Realisierungszenit der VDE überschritten ist, wurde die seit 1997 konstante VDE-Plafondierung in Höhe von 1,2 Mrd. Euro/Jahr in den Jahren 2001 und 2002 um jeweils rund 102,3 Mio. Euro (200 Mio. DM) auf rund 1,1 Mrd. Euro/Jahr (2,2 Mrd. DM/Jahr) abgesenkt. Ab 2003 ist eine weitere Reduzierung um rund 102,3 Mio. Euro/Jahr vorgesehen. Mit dieser Finanzierungslinie ist sichergestellt, dass die 7 VDE-Vorhaben bis Ende 2005 weitgehend und bis 2007/08 vollständig zur Verfügung stehen.

Zum Ende des 1. Quartals 2003 war folgender Realisierungsstand erreicht:

Bearbeitungs- bzw. Fertigstellungsphasen	Realisierungsstand in % (Ende 1. Quartal 2003)
Linie bestimmt (nur bezogen auf Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 946 km)	*rund 100*
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	*rund 95*
Planfeststellung abgeschlossen	*rund 85*
in Bau	*rund 15*
unter Verkehr	*rund 66*

Im Einzelnen wurden bis Ende des 1. Quartals 2003 folgende Bauziele erreicht:

Projekt 10: A 20, Lübeck (A 1)–Stettin (A 11)

Auf dem 4-streifigen, 323 km langen Neubauabschnitt laufen die Bauarbeiten auf einer Länge von rund 57 km. Schwerpunkte sind die Räume Groß-Grönau und Tessin. Folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 205 km sind bereits fertig gestellt:

- Lübeck (A 1)–Genin (L 92),
- AS Schönberg–AS Sanitz,
- AS Grimmen-West–AS Grimmen-Ost,
- AS Gützkow–AS Jarmen,
- AS Neubrandenburg-Ost–AK Uckermark (A11),
- AS Neubrandenburg-Nord–AS Neubrandenburg-Ost.

Projekt 11: A 2, Hannover–Berlin / A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring)

Das Projekt beinhaltet die Querschnittserweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich der Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahn mit einer Gesamtlänge von rund 329 km. Aufgrund der EXPO 2000 in Hannover und der dadurch erwarteten zusätzlichen Verkehre wurde der 6-streifige Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Hannover-Ost und dem Autobahndreieck Werder (Länge: 208 km) bereits am 9. November 1999 fertig gestellt und der Abschnitt durchgängig für den Verkehr freigegeben. In den zwei restlichen Teilabschnitten im niedersächsischen Bereich bei Peine und bei Braunschweig wurde der 6-streifige Ausbau in 2001 begonnen. Darüber hinaus sind weitere rund 87 km im Zuge der A 10 zwischen AD Werder und Rüdersdorf (bisher ohne AD Nuthetal) unter Verkehr.

Projekt 12: A 9, Berlin–Nürnberg

Die Querschnittserweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (Länge: 371 km) ist weit vorangeschritten. In Bau befinden sich rund 37 km. Unter Verkehr sind bereits 289 km:

- Autobahndreieck Potsdam–Klein-Marzehns (L-GR BB/ST),
- Vockerode–Zörbig,
- Wiedemar–Großkugel,
- Großkugel–Bad Klosterlausnitz,
- Blintendorf–Saalebrücke,
- Hirschberg (L-GR TH/BY)–Bayreuth-Nord und
- TK Sophienberg–Autobahnkreuz Nürnberg.

Projekt 13: A 38, Göttingen–Halle (A 9) / A 143, Westumfahrung Halle

Der 4-streifige Neubau (Länge: 208 km) ist auf folgenden Abschnitten mit einer Gesamtlänge von rund 63 km fertig gestellt:

- A 38, Leinefelde–Breitenworbis,
- A 38, Wipperdorf (B 80)–Lutherstadt/Eisleben,
- A 38, AS Merseburg-Süd–Lützen (B 87).

In Bau sind weitere rund 59 km.

Projekt 14: A 14, Magdeburg–Halle

Der 4-streifige Neubau mit einer Gesamtlänge von 102 km ist bundesweit das erste vollständig fertig gestellte VDE-Straßenneubauprojekt. Mit der Verkehrsfreigabe des Abschnittes Schönebeck–Könnern am 30. November 2000 ist die A 14 von Magdeburg bis

Halle – nach einer bemerkenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp 10 Jahren – durchgehend befahrbar (vgl. Straßenbaubericht 2001).

Projekt 15: A 44, Kassel–Eisenach / A 4, Eisenach–Görlitz

Das Projekt umfasst den 4-streifigen Neubau der A 44 Kassel–Herleshausen (Eisenach), die Querschnittserweiterung der vorhandenen Strecke Eisenach–Dresden auf 6 Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (vsl. mit 6-streifigem Neubau der A 4 der Umfahrung Hörselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg sowie den 4-streifigen Neubau Weißenberg–Görlitz bis zur Bundesgrenze mit Polen (Gesamtlänge des Vorhabens: rund 450 km). Folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 284 km sind bereits fertig gestellt:

– A 4, Waltershausen–Magdala,

– A 4, Stadtroda–Gera/Bieblach,

– A 4, Schmölln–Höckendorf,

– A 4, Limbach-Oberfrohna–Görlitz (B-GR D/PL).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 32 km sind in Bau.

Projekt 16: A 71, Erfurt – Schweinfurt / A 73, Suhl – Lichtenfels

Die Linien für den 4-streifigen Neubau der A 71 und der A 73 (Gesamtlänge des Vorhabens: rund 222 km) sind bestimmt. Seit dem 12. Dezember 1998 ist ein rund 26 km langer Abschnitt der A 71 zwischen Erfurt-Bindersleben (B 7) und Traßdorf (Bündelungsabschnitt mit der ICE-Trasse des Schienenverkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8, Nürnberg–Erfurt–Berlin) fertig gestellt. Unter Verkehr sind weitere 72 km:

– A 71, Erfurt-Bindersleben (B 7)–Illmenau-West,

– A 71, AS Oberhof (B 247)–AD Suhl (A 73),

– A 71, AD Suhl (A 73)–AS Meiningen-Nord,

– A 73, Eisfeld-Süd (L-GR TH/BY)–Coburg (B 4).

Weitere 114 km sind in Bau.

Abbildung 7

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße –



2.2 Vorhaben mit privater Vorfinanzierung

Im Rahmen der privaten Vorfinanzierung werden 27 Vorhaben des Bundesfernstraßenbaus realisiert. Die Refinanzierung aus dem Bundeshaushalt erstreckt sich jeweils über 15 Jahre. Zurzeit werden die Annuitäten in der Spitze rund 300 Mio. Euro betragen. Der Sachstand dieser Vorhaben ist in der folgenden Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3

Vorhaben mit privater Vorfinanzierung

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Länge km	Baukosten Mio. €	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
1	HH	A 7*)	4. Röhre Elbtunnel Hamburg	4,4	514,5	In Verkehr seit 28.10.2002
2	SL	A 8*)	Borg/Perl–Merzig/Wellingen (1. FB)	9,5	92,1	In Verkehr seit 05.12.1997
3	NW	A 44*)	Rheinquerung Ilverich	5,9	257,2	In Verkehr seit 31.05.2002
4	RP	A 60*)	Bitburg–Wittlich	31,7	298,5	
			Teilmaßnahmen:			
			Bitburg–Badem	8,9	99,7	In Verkehr seit 17.12.1999
			Badem–Landscheid	13,0	86,4	In Verkehr seit 11.12.2002
			Landscheid–Wittlich	9,8	112,5	In Verkehr seit 11.12.2002
5	BW	A 81*)	Stuttgart/Feuerbach–Leonberg (einschl. Engelberg-Tunnel)	5,7	466,5	In Verkehr seit 10.09.1999
6	BY	A 93*)	Hof-Nord (A 72)–Mitterteich-West	54,1	301,2	
			Teilmaßnahmen:			
			Hof (A 72)–südl. AS B 173	5,5	25,2	In Verkehr seit 15.12.2000
			südl. AS B 173–Regnitzlosau	6,4	29,4	In Verkehr seit 15.12.2000
			Regnitzlosau–Hof-Süd	4,5	23,9	In Verkehr seit 15.12.2000
			Hof-Süd–Rehau-Süd	2,7	19,0	In Verkehr seit 19.12.1996
			Rehau-Süd–Schönwald	3,9	26,4	In Verkehr seit 05.08.1998
			Schönwald–Selb-Nord	5,0	33,2	In Verkehr seit 12.12.1997
			Selb-Nord–Selb-West	3,0	10,4	In Verkehr seit 25.08.1999
			Selb-West–Schwarzenhammer	4,3	37,5	In Verkehr seit 01.08.2001
			Schwarzenhammer–Thiersheim	5,2	21,2	In Verkehr seit 20.12.2000
			Rathaushütte–Marktredwitz/Lengenfeld	6,7	40,7	In Verkehr seit 29.10.1999
			Marktredwitz/Lengenfeld–Mitterteich-West	7,1	34,4	In Verkehr seit 01.12.2000
7	BY	B 2	OU Kaisheim	6,7	13,4	In Verkehr seit 07.10.2000
8	BY	B 2n*)	OU Farchant	4,6	150,9	In Verkehr seit 27.05.2000
9	BB	B 5	OU Wustermark	4,8	37,2	In Verkehr seit 25.06.2001

*) Grundlage Kab-Beschlüsse 1992/1994

noch Tabelle 3

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Länge km	Baukosten Mio. €	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
10	SN	B 6	A 9–Stadtgrenze Leipzig einschließlich OU Schkeuditz	10,1	38,2	In Verkehr seit 04.07.2002
11	RP	B 10	Ausbau bei Pirmasens (Münchweiler–Waldfriedhof)	4,3	11,6	In Verkehr seit 04.12.2000
12	BW	B 30	OU Baindt–Ravensburg (BA IV)	7,7	33,8	In Verkehr seit 03.09.2001
13	BW	B 31*)	OU Freiburg-Ost	5,7	127,2	In Verkehr seit 24.10.2002
14	NW	B 51	OU Münster, Lütkenbecker Weg–Westfälische Landeisenbahn (westlich L 586)	1,3	8,9	In Verkehr seit 28.09.2001 vorzeitig abgelöst
15	SL	B 51	Querspange Besseringen (B 51–A 8)	1,5	13,2	In Verkehr seit 19.12.2000
16	HE	B 62*)	OU Biedenkopf	6,6	44,7	
			Teilmaßnahmen:			
			Abschnitt Wallau	4,8	28,6	In Verkehr seit 19.12.2001
			Abschnitt Biedenkopf	1,8	16,1	In Verkehr seit 06.12.2002
17	NI	B 82	OU Schladen	2,2	11,2	In Verkehr seit 27.08.2001
18	NW	B 83	OU Blankenau	3,5	5,9	In Verkehr seit 07.08.2000 vorzeitig abgelöst
19	TH	B 85/ 281	OU Saalfeld (Nordtangente)	5,6	17,3	In Verkehr seit 18.06.2001
20	MV	B 105	OU Bentwisch	3,5	24,1	In Verkehr seit 30.10.2000
21	BY	B 173	OU Selbitz	6,5	12,6	In Verkehr seit 15.07.2000
22	ST	B 188	OU Gardelegen	8,4	16,2	In Verkehr seit 12.12.2000
23	HE	B 254*)	OU Schwalmtal-Brauerschwend	5,6	11,0	In Verkehr seit 24.06.1999
24	HE	B 426	OU Ober-Ramstadt	3,1	11,1	In Verkehr seit 08.06.2001
25	SH	B 433	OU Kaltenkirchen	2,9	6,0	In Verkehr seit 20.12.2000 vorzeitig abgelöst
26	NI	B 437*)	Weserquerung Esenshamm	17,3	264,0	
			Teilmaßnahmen:			
			Los 1: Tunnel	2,4	210,7	Fertigstellung 2003
			Los 2: Strecke	14,9	53,3	Teilfreigabe Ende 2002
27	HE	B 457*)	OU Hungen	3,9	10,2	Baubeginn 2003
Insgesamt				**227,1**	**2 798,4**	

*) Grundlage Kab-Beschlüsse 1992/1994

2.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau

Angesichts der unübersehbaren Leistungsgrenzen der klassischen Haushaltsfinanzierung müssen so rasch wie möglich neue Finanzierungsformen für die Bundesfernstraßen zum Einsatz gebracht werden. Eine Möglichkeit stellt die international bereits angewandte Projektfinanzierung im Rahmen von Betreibermodellen dar, bei der wesentliche Aufgaben (Finanzierung, Bau, Betrieb, Erhaltung) an Private übertragen werden. Das BMVBW wendet das Betreibermodell in zwei unterschiedlichen Formen an:

1. Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell),

2. Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) (F-Modell),

Die Modelle haben folgende Gemeinsamkeiten:

– Die Infrastrukturverantwortung des Bundes und der Länder bleibt durch die Betreibermodelle unberührt. Dies wird auch dadurch deutlich, dass (weiterhin) Voraussetzung für den Bau einer Bundesfernstraße deren Berücksichtigung im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist.

– Die Betreibermodell-Vorhaben können nur im Einvernehmen mit den Ländern durchgeführt werden. Darüber hinaus werden sie nur einen vergleichsweise geringen Anteil des Gesamtnetzes der Bundesfernstraßen umfassen. Der Fortbestand der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen nach Art. 90 Abs. 2 Grundgesetz ist gewährleistet.

– Chance für die deutsche Bau- und Finanzwirtschaft, ein neues Aufgabenfeld im eigenen Land zu erschließen.

– Diese Formen der Privatfinanzierung führen zu einer Steigerung der Investitionen.

– Kosteneinsparungen durch intensivierten Wettbewerb und private Betreiberschaft (10 bis 20 % nach Erfahrungen im Ausland).

– Zeitliche Befristung der Konzessionen.

– In Tabelle 4 sind die Unterschiede der beiden Betreibermodell-Varianten gegenübergestellt.

Tabelle 4

Grundsätzliche Unterschiede der beiden Betreibermodell-Varianten

	A-Modell	**F-Modell**
Gesetzliche Grundlage	Kein besonderes Gesetz erforderlich	**FStrPrivFinG**
Aufgabenumfang des privaten Betreibers	Anbau zusätzlicher Fahrstreifen Erhaltung (aller Fahrstreifen) Betrieb (aller Fahrstreifen) und Finanzierung von Teilstrecken der BAB	(Neu-)Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von – Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von BAB und Bundesstraßen – mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr
(Re)-Finanzierungsbeitrag		
LKW-Nutzer	Ja, allgemeine Maut für LKW ≥ 12 t zGG	Ja, projektbezogene Mauthöhe
PKW-Nutzer	Nein	Ja, projektbezogene Mauthöhe
Staat (Anschubfinanzierung)	Ja (Bund: bis zu max. 50 %)	Ja, wenn erforderlich (Bund: max. 20 %)
Projektbezogene Mauterhebung	Nein	Ja
Musterregelungen vorhanden (z. B. Konzessionsvertrag)	Ja	Ja

2.3.1 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere LKW (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wird ein Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) mit folgenden Merkmalen möglich:

– Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung (aller Fahrstreifen), der Betrieb (aller Fahrstreifen) und die Finanzierung werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.

– Das Gebührenaufkommen der schweren LKW im auszubauenden Streckenabschnitt wird für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen.

– Die durch die Nutzung der PKW/leichte LKW entstehenden Infrastrukturkosten werden in Form einer Anschubfinanzierung (ca. 50 % der sonst üblichen Baukosten) aus dem Straßenbauhaushalt aufgebracht.

Die Einführung des A-Modells ist unabhängig vom Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell). Voraussetzungen sind:

– Einvernehmen mit der jeweiligen Landesregierung.

– Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen über die Verwendung eines zusätzlichen, über die Festlegungen für das Anti-Stau-Programm (ASP) usw. hinausgehenden Anteils des Gebührenaufkommens aus der streckenbezogenen LKW-Gebühr.

Vorzüge:

– Private Betreiberschaft führt zu Kosteneinsparung durch Wettbewerb (10 bis 20 % nach ausländischen Angaben) und zur schnelleren Realisierung des Autobahnbaus.

– Die Erhebung einer zusätzlichen Maut zur Gebühr für schwere LKW entfällt.

– Die Erhebung einer Maut für PKW sowie leichte LKW entfällt.

– Entlastung der öffentlichen Hand von Betrieb und Erhaltung.

– Verwendung der LKW-Gebühr für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

– Nutzerfinanzierung (teilweise).

Am 19. Oktober 2001 ist dieses Betreibermodell im Rahmen des Programms „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ mit einem Investitionsvolumen in Höhe von etwa 3,6 Mrd. Euro für zehn mögliche Pilotabschnitte vorgestellt worden.

Für die Umsetzung ist nach Art. 90 Abs. 2 Grundgesetz das Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland notwendig. Inzwischen wurde gemeinsam mit den Ländern die Projektliste (vgl. Tabelle 5, S. 26).wie folgt aktualisiert:

– zwölf statt bisher zehn Vorhaben,

– Anpassung und Austausch,

– vorerst jedoch keine generelle Ausweitung der Projektliste.

Damit ist das A-Modell von allen betroffenen Ländern zur weiteren Realisierung akzeptiert worden.

Mit der Ausschreibung erster Vorhaben soll Anfang 2004 begonnen werden. Zu diesem Zweck wurden Musterregelungen für das A-Modell (u. a. Konzessionsvertrag) sowie drei Realisierungsstudien für die Maßnahmen:

– A 1, AD Buchholz–Bremer Kreuz in Niedersachsen;

– A 5, AS Baden-Baden–AS Offenburg in Baden-Württemberg und

– A 8, Ulm–Augsburg in Bayern

erarbeitet. Im Februar 2002 wurde mit den Arbeiten begonnen, der Schlussbericht liegt vor.

2.3.2 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)

Seit September 1994 sind mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Betreibermodells im Bundesfernstraßenbau gegeben (F-Modell). Danach können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung an Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhalten diese das Recht zur Erhebung von Mautgebühren.

Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf:

– Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen;

– mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

Gemäß dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) können die Vorhaben nur im Einvernehmen zwischen Bund und Land durchgeführt werden.

Tabelle 5

Projektliste A-Modell: Aktualisierte Liste der Pilotabschnitte für Betreibermodelle

Nr.	Land	Straße	Strecke	Länge km
1	BW	A 5	AS Baden-Baden–AS Offenburg	38,9
2	BW/RP	A 61	AK Frankenthal–AD Hockenheim	38,1
3	BY	A 8	W Bubesheim–AS Augsburg-West	45,6
4	BE/BB	A 10	AD Havelland–AD Schwanebeck	40,8
	BB	A 24	AS Neuruppin–AD Havelland	31,3
			Zwischensumme Nr. 4	72,1
5	HE	A 3/A 67/ A 60	AS Flughafen Frankfurt–AD Mainspitz	19,8
6	NI	A 1	AD Buchholz–Bremer Kreuz	74,8
7	NW	A 1	AK Lotte/Osnabrück–AK Münster/Süd	49,6
8	NW	B 1/A 44	Dortmund-Ost (B 236)–AK Werl	26,0
9	NW	A 57	AK Meerbusch–AK Köln-Nord	37,4
10	NW	A 4	AS Düren–AK Kerpen	18,4
11	NW	A 2	AK Kamen–AS Beckum	31,2
12	SH/HH	A 7	AD Bordesholm–AS Hamburg/Othmarschen	70,7
Summe Bundesgebiet				**522,6**

Zur Herstellung der erforderlichen privatwirtschaftlichen Rentabilität kann bei Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs“ in der Baulast des Bundes eine staatliche Anschubfinanzierung in Höhe von bis zu 20 % der Baukosten berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden zur weiteren Steigerung der Realisierungschancen zusätzliche Fördermöglichkeiten geprüft.

Vorzüge:

- Frühzeitige Realisierung von Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen.
- Haushaltsentlastung um bis zu 100 % der sonst erforderlichen Investitionsmittel (abhängig von der notwendigen staatlichen Anschubfinanzierung von bis zu 20 %).
- Entlastung der öffentlichen Hand von Betrieb und Erhaltung.
- Vollständige Nutzerfinanzierung, da auch leichte LKW und PKW eine projektspezifische Mautgebühr zu zahlen haben.

Die erarbeiteten Musterregelungen für F-Modelle auf Grundlage des FStrPrivFinG wurden aus haushaltsrechtlicher, wirtschafts- und ingenieurwissenschaftlicher, juristischer und finanzwirtschaftlicher Sicht extern erstellt, begutachtet und Ende 2000 abgeschlossen. Wesentliche Ergebnisse:

- Zu einer Vielzahl von Rechts- und Sachfragen sind Klarstellungen erfolgt.
- Es wurden einige Ergänzungen des FStrPrivFinG als notwendig erachtet, z. B. Beleihungsregelung, Kostendefinition, Schaffung einer bereichsspezifischen Datenschutzregelung, Anpassungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) sowie der Straßenverkehrsordnung (StVO), Ordnungswidrigkeitentatbestand.

Aufgrund dessen ist in der 14. Legislaturperiode ein Änderungsgesetz beschlossen worden, um die Investitions- und Rechtssicherheit für die privaten Betreiber zu verbessern. Die Änderungen des FStrPrivFinG sind am 6. September 2002 in Kraft getreten.

Investitionsvolumen

Für die in der Tabelle 6, aufgeführten 9 Betreibermodell-Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von rund 2,8 Mrd. Euro ist die Machbarkeit geprüft worden bzw. die Prüfung wird noch durchgeführt (Voruntersuchungen zur Abschätzung einer grundsätzlichen Eignung für eine Realisierung nach dem F-Modell).

Für das in der Baulast des Bundes befindliche Projekt B 50n, Hochmoselübergang musste wegen planungsrechtlicher Probleme die EU-weite Präqualifikation am 26. Februar 2003 aufgehoben werden. Derzeit werden die vom Gericht geforderten Nachbesserungen im planungsrechtlichen Verfahren vorgenommen. Durch die etwa einjährige Verzögerung wird sich die Fertigstellung dieses privaten Betreibermodells voraussichtlich auf das Jahr 2009 verschieben.

Die Ausschreibung des Vorhabens B 96n, 2. Strelasundquerung zur Insel Rügen, wurde aufgehoben. Die Angebotsprüfung ergab, dass durch die Bieter kein prüf- und wertbares Angebot abgegeben wurde. Stattdessen wird eine neue Ausschreibung der Bauleistung der 2. Strelasundquerung bei konventioneller Haushaltsfinanzierung unter Beachtung des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens seitens der Europäischen Kommission (Vogelflug zwischen zwei Schutzgebieten) durchgeführt.

Der A 8, Albaufstieg, hat das Landeskabinett BW am 9. April 2002 zugestimmt; zurzeit laufen die planerischen Vorbereitungen. Auch für den Bau der A 281, Weserquerung in Bremen, besteht Einvernehmen mit der Hansestadt; die planerischen Vorbereitungen sind in Arbeit.

Für die zwei Tunnelvorhaben in der Baulast der Gemeinden Rostock und Lübeck sind die Konzessionen vergeben und die Bauarbeiten laufen. In Rostock ist die Fertigstellung im September 2003 und in Lübeck bis Mitte 2005 vorgesehen.

Die erste Mautgebührenverordnung für das Projekt in Rostock ist am 12. Juni 2003 in Kraft getreten.

Tabelle 6

Vorhaben gemäß F-Modell

A) Baulast Bund

Nr.	**Land**	**Maßnahme**	**Länge** km	**Geschätzte Baukosten** Mio. Euro	**Sachstand**
1	BW	A 8: AS Mühlhausen–AS Hohenstadt (neu), Albaufstieg	8,0	348	Zustimmung des Landeskabinetts am 09.04.2002; Fertigstellung 2008
2	SH/NI	A 20: Elbequerung nordwestlich Hamburg	9,0	511	Machbarkeitsuntersuchung liegt für Teilvariante vor; Linie bisher nicht bestimmt
3	NW	A 52: Verbindung der A 40 mit der A 42 (Essen)	8,7	377	Machbarkeitsuntersuchung in Arbeit
4	BE	A 100: AD Neukölln–AS Landsberger Allee	8,7	809	Machbarkeitsuntersuchung in Abschlussphase
5	HB	A 281: Weserquerung	4,4	237	Machbarkeitsuntersuchung positiv; Tunnellösung vorgesehen; gemeinsame Erklärung Bund/Land; Fertigstellung 2010
6	BY	B 21: Kirchholztunnel Bad Reichenhall	3,7	77	Machbarkeitsuntersuchung in Abschlussphase
7	RP	B 50n: Hochmoselübergang Wittlich/Bernkastel	6,1	120	Präqualifikation am 26.02.2003; wegen planungsrechtlicher Probleme vorerst aufgehoben; Fertigstellung 2009
	MV	B 96n: Strelasundquerung zur Insel Rügen			Ausschreibung F-Modell am 29.04.2003 aufgehoben, da kein prüf- und wertbares Angebot abgegeben worden ist
	7 Vorhaben		**48,6**	**2 479**	

B) Baulast Gemeinde

8	SH	B 75/B 104: Tunnelneubau Travequerung Lübeck (Ersatz Herrenbrücke)	0,8	141	Konzessionsnehmer Konsortium Hochtief/Bilfinger-Berger; Baubeginn 15.10.2001; Fertigstellung Mitte 2005
9	MV	B 103: Warnowquerung Rostock	4,0	215	Konzessionsnehmer Bouygues; 1. Spatenstich 02.12.1999; Tunnel-Eröffnung 12.09.2003
	2 Vorhaben		**4,8**	**356**	

C) Insgesamt

9 Vorhaben	**53,4**	**2 835**

2.4 Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) und 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

2.4.1. Inhalt und Ziele

Der Entwurf des BVWP 2003 ist nach Anhörung der Verbände mit den Bundesländern erörtert und innerhalb der Bundesregierung abgestimmt worden. Nach Prüfung und Abwägung aller von politischen Mandatsträgern, Gebietskörperschaften, Verbänden und sonstigen Institutionen vorgetragenen Argumente wurde der BVWP vom Bundeskabinett am 2. Juli 2003 beschlossen.

Alle von den Bundesländern für den BVWP 2003 zur neuen oder erneuten Bewertung gemeldeten und nach netzkonzeptionellen Gesichtspunkten definierten Aus- und Neubau-Vorhaben wurden auf der Grundlage einer modernisierten Bewertungsmethodik einer einheitlichen Bewertung nach nutzen-kosten-analytischen, umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen/städtebaulichen Kriterien unterzogen (vgl. Straßenbauberichte 2001 und 2002). Bei den Bundesfernstraßen waren dies rund 1 600 Vorhaben mit einem Finanzvolumen von rund 100 Mrd. Euro.

Umwelt- und naturschutzfachliche Belange erhielten beim BVWP 2003 ein größeres Gewicht als beim BVWP 1992. Die Methodik wurde erheblich aktualisiert und den heutigen Anforderungen insbesondere im Hinblick auf die Europäischen Schutzgebiete NATURA 2000 angepasst. Die Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) ergänzte das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltrisiken und möglichen Konflikten des erwogenen Projektes, soweit Umweltauswirkungen nicht bereits monetarisiert im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt wurden.

Alle Straßenprojekte wurden durch das Bundesamt für Naturschutz einer Voruntersuchung zur Früherkennung und Auswahl ökologisch problematischer Projekte unterzogen. Für die Straßenprojekte mit mehreren naturschutzfachlichen Konflikten wurde unabhängig von der Größe des Vorhabens eine URE bzw. eine FFH-VE durchgeführt. Im Vergleich zu dem 1992 angewendeten Verfahren der ökologischen Risikoeinschätzung wurde die Methodik der URE bzw. FFH-VE nunmehr auf alle Verkehrsträger angewendet. Kulturlandschaften, ökologisch hoch empfindliche Gebiete sowie unzerschnittene verkehrsarme Räume wurden stärker berücksichtigt und nach umwelt- und naturschutzrelevanten Risiken unterschieden.

Für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB) wurden diejenigen bewerteten Projekte als kritisch betrachtet, die eine Einstufung „sehr hohes Umweltrisiko“ (URE = 5) und/oder „erhebliche Beeinträchtigung unvermeidbar“ (FFH-VE = 3) aufwiesen. Soweit bei diesen Projekten noch keine Lösung der umwelt- und naturschutzfachlichen Probleme nachgewiesen werden konnte, erhielten sie für den weiteren Planungsverlauf ergänzende Hinweise zur umwelt- und naturschutzfachlichen Problematik.

Nach Ausschluss aller Varianten und Alternativen sowie der übrigen Vorhaben, für die kein Bedarf festgestellt wurde, blieben bauwürdige Vorhaben (ohne die laufenden und fest disponierten Vorhaben) mit einem Finanzvolumen in Höhe von rund 53 Mrd. Euro übrig.

Auf Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung mit Fortschreibung des Ansatzes des Jahres 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Investitionen in die Bundesfernstraßen in der Größenordnung von rund 77 Mrd. Euro.

Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen – insbesondere bei größeren Vorhaben – maßgebliche Finanzierungsanteile erst nach 2015 anfallen, wurde eine Planungsreserve für Neu- und Ausbau-Vorhaben in Höhe von knapp 12 Mrd. Euro vorgesehen. Somit geht der BVWP 2003

von einem Gesamtinvestitionsvolumen für die Bundesfernstraßen in Höhe von rund 89 Mrd. Euro aus.

Die Finanzierung über den Bundeshaushalt – unter Einbeziehung der Einnahmen aus der streckenbezogenen Nutzungsgebühr auf Autobahnen für LKW über 12 t Gewicht (LKW-Maut) – ist die klassische Finanzierungsform. Weitere Finanzierungsmöglichkeiten sind die privatwirtschaftlichen Betreibermodelle (A- und F-Modell, vgl. Kap. 2.3.1 und 2.3.2) und die Mitfinanzierung Dritter. Darüber hinaus können unter bestimmten Voraussetzungen Fördermittel der EU-Kommission beantragt werden.

Die Bundesregierung hat im Rahmen des BVWP 2003 beschlossen, der Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur einen erhöhten Stellenwert einzuräumen. Zur Finanzierung einer „nachhaltigen Straßenerhaltung“ unter Nutzung moderner Erhaltungsstrategien sind fast 38 Mrd. Euro vorgesehen.

Für Neubau- und Erweiterungsinvestitionen verbleibt somit ein Finanzvolumen von rund 51 Mrd. Euro.

Für laufende und fest disponierte Vorhaben (die i. d. R. keiner erneuten gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen wurden)

- Investitionsprogramm (IP) 1999 bis 2002 – einschließlich der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE),
- Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) 2001 bis 2003,
- Anti-Stau-Programm (ASP) 2003 bis 2007,
- weitere fest disponierten Vorhaben (u. a. A- und F-Modelle),

sowie für die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Vorhaben (rund 4 Mrd. Euro) sind insgesamt bereits rund 28 Mrd. Euro gebunden.

Für Vorhaben des neuen Vordringlichen Bedarfs (VB) stehen also insgesamt noch rund 23 Mrd. Euro zur Verfügung.

Für Maßnahmen, die aufgrund ihrer Bewertungsergebnisse aus raumordnerischer bzw. städtebaulicher Sicht zusätzlich Bestandteil des neuen VB sein sollen, wurden rund 1,5 Mrd. Euro eingeplant – davon rund 60 % für Maßnahmen in den neuen Bundesländern.

Für die neuen Vorhaben wurde das verbleibende Finanzvolumen von rund 21,5 Mrd. Euro nach bundesweit einheitlichen Kriterien verteilt. Der jeweilige Landesanteil besteht dabei aus dem landesspezifischen Projektvolumen, das sich aus den laufenden und fest disponierten sowie den neuen Vorhaben zusammensetzt, bezogen auf das gesamte Investitionsvolumen für den VB.

Die Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage auf den Bundesfernstraßen, die aufgrund der bevorstehenden EU-Osterweiterung der Gemeinschaft zu erwarten ist, war ein wesentliches Anliegen für die der BVWP-Überarbeitung und der Bedarfsplanung zugrunde gelegten Prognosen. Neben der Binnenverkehrsnachfrage wurde hierbei auch die Nachfrage im grenzüberschreitenden Straßenverkehr zu allen Nachbarstaaten dargestellt. Als Grundlage für die Ermittlung der grenzüberschreitenden Verkehrsnachfrage waren zuvor u. a. für die unmittelbar an Deutschland angrenzenden östlichen Nachbarstaaten die Verkehrsnachfrage-relevanten Strukturdaten erhoben und ebenfalls auf das Prognosejahr 2015 hochgerechnet worden. Damit wird die grenzüberschreitende Verkehrsnachfrage adäquat und dem fachlichen Standard entsprechend im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt, sodass es eines eigenständigen Infrastrukturprogramms nicht bedarf. Es ist vielmehr von einer Kapazitätsauslastung – unter Berücksichtigung der bereits begonnenen bzw. beschlossenen Infrastrukturvorhaben – von 60 bis 70 % im Jahr 2015 auszugehen.

Die neuen Bundesländer erhalten auch weiterhin einen überproportionalen Anteil von rund 32 % des Gesamtvolumens für Aus- und Neubau. Gegenüber dem BVWP 1992 steigt dieser Anteil – ohne die VDE-Vorhaben – sogar um 3,3 %.

Die Auswahl neuer Vorhaben des VB erfolgte nicht nur unter Beachtung der Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse, sondern berücksichtigte neben den Planungsständen der Maßnahmen insbesondere auch netzkonzeptionelle Überlegungen, um zielgerichtet begonnene Ausbaukonzeptionen weiterzuführen und wichtige Achsen des Fernstraßennetzes zu komplettieren. Darüber hinaus ist ein Schwerpunkt der künftigen Investitionstätigkeit der Bau von Ortsumgehungen und weiteren Bundesstraßen zur wesentlichen Minderung des Durchgangsverkehrs in besonders betroffenen Städten und Gemeinden.

Im BVWP 2003 wurden die Vorhaben des künftigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen folgenden Dringlichkeitsstufen zugeordnet:

Vordringlicher Bedarf

- Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag
- Neue Vorhaben
- Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag
- Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Weiterer Bedarf (WB)

- Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)
- Neue Vorhaben
- Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*
- Neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko

Zwei Aspekte begründen diese – gegenüber dem BVWP 1992 erweiterte – Differenzierung:

1. In begründeten und im Einzelnen gekennzeichneten Fällen will die Bundesregierung den Ländern die Möglichkeit einräumen, die Planung von Vorhaben

des WB aufzunehmen bzw. weiterzubetreiben. Diese „WB*-Vorhaben“ wurden insbesondere aufgrund ihrer netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhangs mit benachbarten Vorhaben der Kategorie VB ausgewählt.

2. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den naturschutzfachlichen Belangen bei der BVWP einen höheren Stellenwert einzuräumen. Deshalb wurden alle neu oder erneut zu bewertenden Vorhaben einer URE bzw. einer FFH-VE unterzogen. Vorhaben, bei denen diese Einschätzungen hohe Konfliktpotenziale aufgezeigt haben, wurden den Kategorien „… mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ bzw. „… mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko“ zugewiesen.

Bei den Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag besteht – ebenso wie bei den übrigen Vorhaben des VB – ein umfassender Planungsauftrag bis hin zum Abschluss der Planfeststellungsverfahren. Die gesetzliche Planrechtfertigung wird also nicht infrage gestellt. Die in der URE oder der FFH-VE aufgezeigten ökologischen Probleme werden im Rahmen der konkreten Projektplanung abschließend beurteilt und gelöst.

Sobald diese Lösung gefunden ist, berichtet das BMVBW dem Deutschen Bundestag so rechtzeitig, dass das Parlament die betreffenden Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt aufnehmen kann. Sie werden dadurch aufgrund der im Bedarfsplan enthaltenen gesetzlichen Fiktion zu Vorhaben des VB.

Mit den im BVWP 2003 in den VB eingestellten Investitionen sollen folgende Bauleistungen realisiert werden:

– rund 1 700 km BAB-Neubau (davon in den NBL rund 800 km),
– rund 2 200 km BAB-Erweiterungen (davon in den NBL rund 500 km),
– rund 4 900 km Bundesstraßen (davon in den NBL rund 2 100 km), davon
– rund 3 000 km für 720 Ortsumgehungen (davon in den NBL rund 300 km).

Mit dem BVWP stellt die Bundesregierung dem Parlament aktuelle Grundlagen für die Novellierung der bestehenden Ausbaugesetze der Bundesschienenwege und der Bundesfernstraßen zur Verfügung. Nach der Zeitplanung des parlamentarischen Verfahrens zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) kann mit einer Beschlussfassung des neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen Mitte 2004 gerechnet werden.

2.4.2. Netzerhaltung

Wesen und Bedeutung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Straßenerhaltung dient der Sicherung der Funktionsfähigkeit des Netzes; die hierfür eingesetzten Investitionen leisten auch wertvolle Beiträge zu folgenden wirtschafts- und finanzpolitischen Zielen:

– Regionale Ungleichgewichte in Standortqualität und -attraktivität können abgebaut werden; hierzu zählt insbesondere das noch vorhandene Ost/West-Gefälle;
– Erhaltungsinvestitionen regen die Beschäftigungspolitik in besonderem Maße an, da sie in aller Regel lohnintensiver sind als Neubaumaßnahmen;
– Erhaltungsinvestitionen sind typisch mittelständisches Aufgabengebiet;
– der zeitliche Handlungsspielraum von Erhaltungsinvestitionen ist groß genug, um sie ggf. auch als konjunkturpolitisches Instrument einzusetzen.

Aktuelle Analyse des Fernstraßennetzes

Die in den 90er-Jahren zunehmend sichtbar gewordenen Straßenschäden wurden durch die seit 1996 regelmäßig durchgeführte „Zustandserfassung der Fahrbahnen“ des Fernstraßennetzes mit schnell fahrenden Messfahrzeugen bestätigt. Die hieraus abgeleiteten Berechnungen über Bestand und Veränderungen in der Straßensubstanz bestätigten die befürchteten substanziellen Verluste in weiten Teilen der Fernstraßeninfrastruktur: Eine aktuelle Analyse der Wertveränderungen der Straßeninfrastruktur bis 2020 auf der Basis von Abgängen bzw. Abschreibungen einerseits und Reinvestitionen andererseits ergab, dass bei fortgeschriebenem Investitionsverhalten bis 2020 der Zeitwert der Fernstraßeninfrastruktur von heute rund 70 auf 63 % des Anlagevermögens sinkt. Im Einzelnen ergibt sich folgendes Bild der Angebotsqualität hinsichtlich der Beurteilung nach der Fahrbahnoberfläche:

Bundesautobahnen

– 90 % der Autobahnen gelten ohne Gebrauchswerteinschränkungen als nutzbar, aber
– 8 % und damit rund 4 000 km Fahrstreifen weisen Beeinträchtigungen auf, aufgrund derer sie nach nutzungstechnischer Beurteilung bereits als „erhaltungsbedürftig“ einzustufen sind und
– 2 % des Netzes und damit über 1 000 km Fahrstreifen, vorwiegend die stärker von LKWs benutzten, rechten Fahrstreifen sind in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt und nur noch eingeschränkt befahrbar.

Bundesstraßen

– 81 % gelten als unbeschränkt nutzbar, aber weitere
– 15 % der Bundesstraßen sind als in ihrer Funktion beeinträchtigt eingestuft und über
– 4 %, d. h. rund 1 400 km Bundesstraßen außerorts sind in ihrer Funktion als „erheblich beeinträchtigt“ eingestuft, d. h. sie weisen sehr stark wahrnehmbare Unebenheiten auf, haben erkennbare Spurrinnen mit Aquaplaninggefahr bei Nässe und ggf. auch Griffigkeitsmängel.

Die Analyse der aktuell vorhandenen Substanz der Bundesfernstraßen, d. h. unter Berücksichtigung von Lebensdauergesichtspunkten des gesamten Auf- und Unterbaus, führt zu deutlich schlechteren Ergebnissen als die vorstehende Beurteilung nach ihrer Fahrbahnoberflächenqualität.

In den kommenden zehn Jahren müssen im Autobahnnetz – auch bei Umsetzung der aktuellen Finanzplanung – starke Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes in Kauf genommen werden, da im Bundesdurchschnitt rund 40 % der Fahrbahndecken erneuert werden müssen. Die Länder Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Hessen und Thüringen sind hiervon besonders stark betroffen.

Ähnliches gilt auch für die Ingenieurbauwerke. Hier sind rund 15 % und damit über 5 000 Bauwerke in einem „kritischen Bauwerkszustand“[3], der kurzfristige Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich macht. Dies betrifft unter anderem viele große Spannbeton- und Stahlbrücken der 60er- und 70er-Jahre.

Dies zeigt, dass die Fernstraßeninfrastruktur gegenüber dem Zustand Anfang der 90er-Jahre deutliche qualitative und substanzielle Verluste aufweist. Auf Dauer können deutliche Beeinträchtigungen der Transportwirtschaft und Mobilitätsverluste für die Bevölkerung nicht ausgeschlossen werden.

Abgeleiteter Erhaltungsbedarf

Nach erhaltungspolitischer und -wirtschaftlicher Abwägung haben sich – auf der Basis verschiedener Qualitäts- und Finanzszenarien – die folgenden Ziele als eine gesamtwirtschaftlich vertretbare Handlungsalternative herausgestellt:

– Bis zum Jahr 2015 ist für die Bundesautobahnen die Wiederherstellung der Qualitätsverhältnisse wie zu Beginn der 90er-Jahre (Analysezeitraum der BVWP 1992) anzustreben.

– Bei den Bundesstraßen sollen – bis auf weiteres, insbesondere aus Finanzierungsgründen – im Wesentlichen das Qualitätsniveau des Jahres 2000 wieder erreicht und konserviert werden und

– bis 2015 sind heute vorhandene regionale Qualitätsunterschiede auszugleichen, d. h. es sollen bundesweit einheitliche Fahrbahnqualitäten und Substanzpotenziale bei Straßen und Brücken erreicht werden.

Zukünftiger Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen

Ab 2005 wird der Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen mittelfristig von vorher jährlich rund 1,7 Mrd. Euro auf rund 2,6 Mrd. Euro jährlich hochgefahren; nach 2012 verstetigt er sich auf einem Niveau von jährlich 2,3 Mrd. Euro. Insgesamt sind dies im Zeitraum 2001 bis 2015 34,4 Mrd. Euro. Dieser Finanzbedarf wird teilweise auch im Zusammenhang mit der Autobahnerweiterung und bei anderen Um- und Ausbaumaßnahmen abgedeckt.

[3] vgl. Maerschalk u. a.: „Standardprognose des Erhaltungsbedarfs der Fernstraßeninfrastruktur bis 2015“, Band 6, 2002

Da das Qualitätsniveau der Bundesautobahnen von anfangs der 90er-Jahre und das der Bundesstraßen um 2000 erst um 2013 erreicht wird, müssen die Straßennutzer für die kommenden zehn Jahre noch Beeinträchtigungen in Kauf nehmen.

Erhaltungsstrategie

Die materielle und finanzielle Umsetzung der neuen Erhaltungspolitik wird sowohl den vorgegebenen Quantitäts- wie Qualitätszielen als auch den Vorstellungen einer „nachhaltigen Straßenerhaltung“ gerecht:

– Es werden nur wirtschaftlich gerechtfertigte und erhaltungstechnisch begründete Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

– Mit Erreichung des Zielhorizontes 2015 wird die heute von Land zu Land, insbesondere von Ost nach West noch unterschiedliche Angebots- und Substanzqualität der Fernstraßen weitgehend ausgeglichen sein.

– Die heute bei den Bundesländern vorhandenen „Pavement Management“–Instrumentarien sind in hohem Maße geeignet, den berechneten Finanzmittelbedarf bis 2015 in mittelfristige Erhaltungspläne und Bauprogramme umzusetzen.

– Die materielle und personelle Kapazität der Länderstraßenbauverwaltungen reicht zur Umsetzung des prognostizierten Erhaltungsbedarfs aus.

– Die Erreichung der Qualitäts- und Substanzziele bis 2015 soll durch ein stärkeres Engagement des Bundes im Erhaltungsmanagement und durch ein aktives Qualitäts- und Leistungscontrolling des Bundes gestützt werden.

2.5 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 – Teil Straße –

Mit dem EFRE-Bundesprogramm 2000 bis 2006 werden erstmals in Deutschland Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Es stehen zusätzliche 1,592 Mrd. Euro zur Verfügung, mit denen ausgewählte Vorhaben in den neuen Ländern beschleunigt realisiert werden. Die damit verfolgten verkehrspolitischen Ziele der EU-Kommission sind:

– Verbesserung des Zugang zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) und damit der strukturellen Standortbedingungen,

– Abbau infrastruktureller Verkehrsengpässe für die wirtschaftliche Entwicklung und Erhöhung der verkehrlichen Erreichbarkeit.

EFRE-Vorhaben	Land	Strecken-länge km	Gesamt-investi-tionen Mio. €	EFRE-Mittel Mio. €
Neu- und Ausbau A 113, B 96 und B 96a	BB	23,9	154,0	89,9
Neubau A 17 Dresden (B 173)–B-GR D/CZ	SN	41,0	511,8	277,6
Neubau B 6n; Abschnitte Wernigerode–Blankenburg und Quedlinburg–Bernburg	ST	56,8	256,0	146,2
Neu- und Ausbau der B 96n AS Stralsund (A 20)–Bergen (Rügenzubringer) (Antrag auf EFRE-Förderung liegt bei EU-KOM zur Genehmigung vor)	MV	49,4	262,2	171,8
Neubau der A 71; AS Heldrungen–B 85 und Sömmerda-Ost–AS Erfurt-Bindersleben	TH	40,8	254,5	168,6

Für den Bereich der Bundesfernstraßen sind im Rahmen des EFRE-Programms in den neuen Bundesländern die geförderten Neu- und Ausbauvorhaben in der vorstehenden Tabelle dargestellt.

Für folgende vier Vorhaben wurden bisher Fördermittel mit Einzelentscheidungen der EU-Kommission genehmigt:

1. Neubau der im Hinblick auf die EU-Osterweiterung besonders wichtigen Bundesautobahn A 17 (Dresden Richtung Prag) mit rund 278 Mio. Euro (rund 54,2 % der zuschussfähigen Kosten);

2. Erschließung des Großflughafens Berlin-Brandenburg International (BBI) und insbesondere die zur verbesserten Anbindung für den Süden und Osten Brandenburgs an Berlin bedeutsame Neugestaltung der Bundesfernstraßen im Süden der Hauptstadt, rund 90 Mio. Euro (rund 58,3 % der zuschussfähigen Kosten);

3. Neubau der zur Verbesserung der wirtschaftlichen Attraktivität der Nordharzregion erforderlichen B 6n (Wernigerode–Blankenburg und Quedlinburg–Bernburg), mit rund 146 Mio. Euro (rund 57,1 % der zuschussfähigen Kosten);

4. Neubau der Bundesautobahn A 71 AD Oberröblingen (A 38)–AS Erfurt/Bindersleben als Verlängerung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 16 (Neubau der Bundesautobahn Schweinfurt–Erfurt) zur Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung in den Wirtschaftsraum Sömmerda/Kölleda und zur weiteren Verbesserung der Anbindung an das Ballungszentrum Halle-Leipzig über die im Bau befindliche Südharzautobahn A 38 mit rund 169 Mio. Euro (rund 66,2 % der zuschussfähigen Kosten).

Für das Großprojekt „Neubau der B 96n (Rügenzubringer)“ wurde der Förderantrag im November 2002 bei der Europäischen Kommission zur Genehmigung der EFRE-Förderung eingereicht. Ein weiterer Förderantrag für ein Bundesfernstraßenprojekt wird vorbereitet.

Bisher wurden durch die EU-Kommission EFRE-Fördermittel in nachstehendem Umfang für Großvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen bereitgestellt:

Land	2001 Mio. €	2002 Mio. €	2003 (Januar bis Mai) Mio. €	Gesamt Mio. €
BB	6,100	6,800	9,634	22,534
MV	15,732	–	–	15,732
SN	30,297	57,821	32,053	120,171
ST	7,100	–	42,157	49,257
TH	5,000	24,770	23,879	53,649
Summe	**64,229**	**89,391**	**107,723**	**261,343**

In Verhandlungen mit der EU-Kommission zum Einsatz des EU-Strukturfonds nach 2006 soll eine Ausweitung der Förderung aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für den Infrastrukturausbau in strukturschwachen Regionen als Voraussetzung für die Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland erreicht werden.

(Siehe hierzu auch den Beitrag im „Straßenbaubericht 2001“, S. 38, 39 im Abschnitt 2.11: Beiträge der EU zur Entwicklung der Straßeninfrastruktur.)

2.6 Einführung eines Pavement-Management-Systems (PMS) für eine systematische Erhaltungsplanung der Bundesfernstraßen

Die ständig wachsenden Verkehrsbeanspruchungen, die ungünstiger werdende Altersstruktur und der wirtschaftliche Einsatz der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfordern eine systematische Erhaltung der Bundes-

fernstraßen, um auch zukünftig den Verkehrsteilnehmern eine ausreichende Qualität der Verkehrswege zu sichern. Dies soll u. a. durch eine technisch und wirtschaftlich verbesserte Erhaltungsplanung und einen davon ausgehenden bedarfsorientierten Mitteleinsatz erreicht werden.

Die systematische Straßenerhaltung wurde zur netzweiten Optimierung der Erhaltungsplanung entwickelt, sie soll die Straßenbauverwaltungen bei der zeitlichen und finanziellen Planung und Realisierung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen unterstützen. Mit Einführung der „Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen (RPE-Stra 01)“ wurden die entsprechenden Grundsätze veröffentlicht. Die in den RPE-Stra 01 beschriebenen Verfahren und Vorgehensweisen sind aufgrund der notwendigen Verknüpfung aller erhaltungsrelevanten Daten nur noch DV-gestützt – d. h. mit entsprechender Software – durchzuführen.

Auf der Grundlage der „Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnbefestigung der Bundesfernstraßen (ZEB)“ wurden in langjährigen Untersuchungen die Rechenverfahren für ein auf deutsche Bundesfernstraßenverhältnisse angepasstes rechnergestütztes Pavement-Management-System (PMS) entwickelt.

Die Entwicklung eines PMS-Verfahrens für deutsche Verhältnisse hat ein offenes, modular aufgebautes System zum Ziel, welches den Anforderungen der Erhaltungspraxis optimal angepasst und gleichzeitig ständig weiterentwickelt werden kann.

Von Mitte 1998 bis Anfang 2002 wurde im Rahmen eines begleitenden Forschungsvorhabens das erste entwickelte PMS-Instrumentarium in einigen Bundesländern auf seine Praxistauglichkeit überprüft.

Die ursprüngliche Zielsetzung der Überprüfung der Praxistauglichkeit des PMS wurde deutlich überschritten. Alle 13 Flächenländer beteiligten sich aktiv an der PMS-Erstanwendung; die Stadtstaaten waren auf informellem Weg eingebunden. Einige Länder schalteten auf eigene Initiative weitere Verwaltungseinheiten ein. Die zunächst für begrenzte Straßennetze, z. B. innerhalb eines Bauamtes, vorgesehene Anwendung wurde in mehreren Ländern auf die Bundesautobahnen und/oder der Bundesstraßen ausgedehnt. Das PMS hat sich in der Erhaltungspraxis bewährt. Nach der erfolgreichen Erstanwendung des PMS in mehreren Bauämtern in allen beteiligten Länder sollen daher die Voraussetzungen für die flächendeckende Anwendung des PMS umgehend geschaffen werden.

Die Vorteile des PMS liegen vor allem in den Möglichkeiten, netzweit eine Fülle an erhaltungsrelevanten Daten und Informationen miteinander zu verknüpfen und Maßnahmekonzepte zu optimieren. Ziel ist es, einer ungünstigen Zustandsentwicklung der Fahrbahnoberfläche und der Straßensubstanz entgegenzuwirken und insbesondere auf verkehrlich hochbelasteten Strecken die baustellenbedingten Verkehrbehinderungen möglichst gering zu halten. Mit dem PMS können die Wirkungen gewählter Erhaltungsmaßnahmen abgeschätzt, die kurz- und mittelfristigen Erhaltungsplanungen besser bewertet und die Erhaltungsprogramme netzweit optimiert werden. Durch die erhöhte Transparenz des gesamten Entscheidungsprozesses werden die Möglichkeiten, die notwendigen Mittel für die Erhaltung zu begründen, entscheidend verbessert. Das PMS wird mittelfristig die Erhaltungsplanung für die Länder erleichtern und verbessern. Wichtigste Voraussetzung für den Einsatz des PMS ist eine gut funktionierende Datenhaltung.

Die systematische Straßenerhaltung unter Einbeziehung des PMS führt zu einem netzweit optimierten und wirtschaftlichen Mitteleinsatz mit dem Ziel, das Bundesfernstraßennetz dauerhaft und verkehrssicher zu erhalten.

2.7 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Straßenbaumaßnahmen werden im Allgemeinen nach einer vorangegangenen öffentlichen Ausschreibung mit einer detaillierten Leistungsbeschreibung an den Bieter mit dem annehmbarsten Angebot in Auftrag gegeben. Nach Abschluss der Bauarbeiten beginnt eine in der Regel 4-jährige Gewährleistungsfrist; für Mängel, die in dieser Zeit auftreten, kann der Auftragnehmer herangezogen werden.

Beim Funktionsbauvertrag wird nach einem Auswahlverfahren eine beschränkte Ausschreibung durchgeführt. Dieser Ausschreibung liegt eine Referenzbauweise zugrunde. Darüber hinaus muss der Anbieter die bauliche Erhaltung für einen Zeitraum von 20 Jahren anbieten. Für diesen Zeitraum muss er die genau festgelegten Anforderungen an die Straße, z. B. Ebenheit, Griffigkeit und Rissefreiheit gewährleisten. Die 4-jährige Gewährleistungsfrist entfällt. Dem Anbieter bleibt es freigestellt, ob er die Referenzbauweise oder eine andere Bauweise anbietet. Im letzteren Fall dient die Referenzbauweise lediglich als Bewertungsmaßstab. Der Funktionsbauvertrag ist in seiner derzeitigen Form für Neubau-, Erneuerungs- und Erhaltungsmaßnahmen geeignet. Die Loslängen sollten 10 km nicht unterschreiten.

Der Auftragnehmer muss im 3-Jahresrhythmus nachweisen, dass die funktionalen Anforderungen erfüllt sind. Erforderlichenfalls ist das geforderte Qualitätsniveau mit geeigneten baulichen Maßnahmen sicherzustellen. Die Vergütung, die hinsichtlich Höhe und Auszahlungszeitpunkt vertraglich festgelegt ist, wird erst fällig, wenn der Nachweis über die Erfüllung der funktionalen Anforderungen erbracht ist.

Für den Bauherrn liegt der Vorteil des Funktionsbauvertrages darin, dass der Auftragnehmer motiviert ist, für einen längeren Zeitraum (20 Jahre) Bau- und Erhaltungsmaßnahmen möglichst wirtschaftlich durchzuführen. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei der Funktionsbauleistung eine hohe Qualitätsstufe erzielt wird, um den Erhaltungsaufwand zu minimieren.

Für den Auftragnehmer liegt der Vorteil darin, dass er losgelöst von bestehenden Regelwerken innovative Bauweisen entwickeln und wirtschaftlich anbieten kann.

Im Jahre 2002 wurden für die Baumaßnahmen BAB A 61 AK Koblenz–AS Kruft in Rheinland-Pfalz und BAB A 81 AS Oberndorf–AS Rottweil in Baden-Württemberg zwei Funktionsbauverträge abgeschlossen. Der Abschluss weiterer Funktionsbauverträge ist geplant.

2.8 Umstellung der technischen Baubestimmungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke auf europäische Regelungen

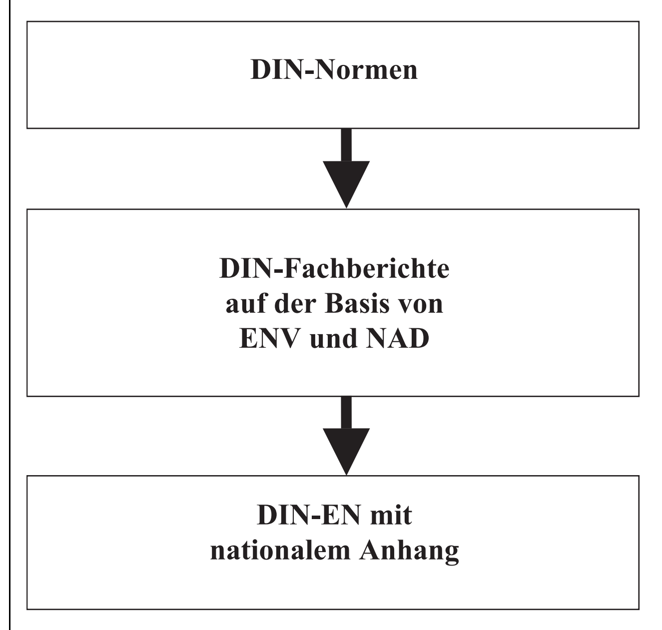
Das nationale Regelwerk für die Berechnung und Bemessung von Brücken in Deutschland ist in wesentlichen Punkten konzeptionell überholt und berücksichtigt die Entwicklungen und Erfahrungen der letzten Jahrzehnte nur unzureichend.

Mit den durch die europäische Normungsorganisation CEN erarbeiteten Eurocodes stehen verbesserte Normen zur Verfügung, die auf dem neuesten Erkenntnisstand erstmalig konsistent und bauartübergreifend ein Sicherheitskonzept mit Sicherheitsbeiwerten für Systemteile (Teilsicherheitsbeiwerte) verwirklichen. Sie erlauben eine wirtschaftliche Nutzung der Baustoffe und bilden die Grundlage für einen freien Wettbewerb der Bauleistungen in den Ländern der EU.

Der DIN-Koordinierungsausschuss 07.1 „Brücken“ hat bereits 1996 beschlossen, die technischen Baubestimmungen im Brücken- und Ingenieurbau möglichst bald und als geschlossene Paketlösung auf europäische Regelungen umzustellen. Die hierfür maßgebenden Teile der Eurocodes liegen als europäische Vornormen (ENV) mit jeweils zugehörigen nationalen Anwendungsdokumenten (NAD) vor.

Zur besseren Handhabbarkeit für den Anwender wurden diese Regelungen mit den sonstigen zugehörigen Bestimmungen des Brücken- und Ingenieurbaus im Auftrag des BMVBW in DIN-Fachberichten zusammengefasst. Nach einer Erprobungsphase mit Pilotvorhaben und bundesweit durchgeführten Informations- und Schulungsveranstaltungen und gleichzeitiger Überarbeitung in den zuständigen Gremien des DIN stehen der DIN-Fachbericht 101, Einwirkungen auf Brücken, der DIN-Fachbericht 102, Betonbrücken, der DIN-Fachbericht 103, Stahlbrücken, und der DIN-Fachbericht 104, Verbundbrücken, in der Fassung März 2003 als Regelwerke für die Berechnung und Bemessung von Brücken zur Verfügung.

Um die für die Anwendung der DIN-Fachberichte erforderliche und für künftige Änderungen in den Regelwerken noch zu erwartenden Anpassungen der vertraglichen Regelungen zu vereinfachen und gleichzeitig die Übersichtlichkeit über die zu beachtenden Zusätzlichen Vertragsbedingungen zu verbessern, hat der Bund/Länder-Hauptausschuss Brücken- und Ingenieurbau die Erarbeitung der Sammlung Brücken- und Ingenieurbau mit den Bereichen „Verwaltung“, „Entwurf“, „Baudurchführung“ und „Erhaltung“ beschlossen. Sie wird als Loseblatt-Sammlung in DIN-A4-Ordnern geführt.



Die Struktur der Sammlung Brücken- und Ingenieurbau ergibt sich aus folgender Tabelle:

Neugliederung der Sammlung „Brücken- und Ingenieurbau“

Verwaltung	Entwurf	Baudurchführung	Erhaltung
Allgemeine Rundschreiben Straßenbau ARS	Richtlinien für den Entwurf und die Ausbildung von Ingenieurbauten RE-ING	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten ZTV-ING	Richtlinien
	Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen für Ingenieurbauten RAB-ING	Technische Lieferbedingungen und Technische Prüfvorschriften für Ingenieurbauten TL/TP-ING	Anweisung Straßeninformationsbank Teilsystem Bauwerksdaten ASB-ING
	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten RIZ-ING	Technische Lieferbedingungen und Technische Prüfvorschriften für Ingenieurbauten, Anhang H TL/TP-ING	
	Leitfaden für die Planungsentscheidung Einschnitt oder Tunnel	Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten M-BÜ-ING	

Im DIN-Koordinierungsausschusses 07.1 Brücken wurde im Dezember 2002 vereinbart, dass die DIN-Fachberichte zur Berechnung und Bemessung von Brücken- und Ingenieurbauwerken in den Bereichen Straßen, Bahn und Wasserstraßen zeitgleich zum 1. Mai 2003 eingeführt werden sollen.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen sind der Umstellungsprozess und die Modalitäten der Einführung der DIN-Fachberichte 101 bis 104 zusammen mit dem DIN-Fachbericht 100 für den Baustoff Beton und den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING) mit Allgemeinem Rundschreiben Nr. 8-14/2003 geregelt.

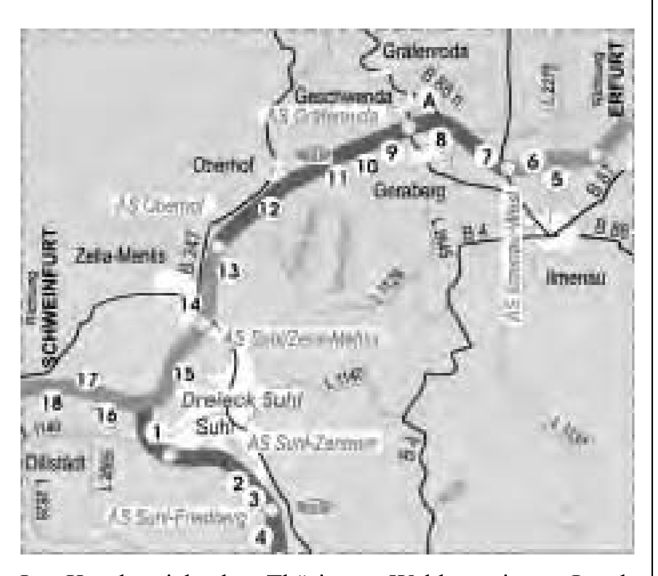
Ab dem Stichtag 1. Mai 2003 sind für die Ausschreibung von Neubaumaßnahmen im Brücken- und Ingenieurbau grundsätzlich die neuen Regelwerke anzuwenden. Mit Zustimmung im Einzelfall kann von der Stichtagregelung abgewichen werden. Auch bei Instandsetzungsmaßnahmen kann ggf. ein Abweichen von der Stichtagregelung zweckmäßig sein.

Für alle an Planung und Bau beteiligten Ingenieure stellt die Umstellung der bautechnischen Bestimmungen eine große Herausforderung dar. Durch die Einführung der europäischen Regelungen besteht aber auch die Möglichkeit, frühzeitig Erfahrungen mit den verbesserten Normen zu sammeln und diese in die noch laufende europäische Bearbeitung der Vornormen zu verbindlichen europäischen Normen einzubringen.

2.9 Bauwerke in der A 71 Erfurt–Suhl, Kammquerung Rennsteig

Zwischen Ilmenau und Suhl durchquert die BAB A 71 Erfurt–Schweinfurt (VDE Nr. 16) mit mehreren Talbrücken und Tunnelbauwerken den Thüringer Wald. Diese Ingenieurbauwerke stellen eine der ingenieurtechnisch anspruchsvollsten Aufgaben bei der Verwirklichung der Verkehrsvorhaben Deutsche Einheit – Straße insgesamt dar.

Abbildung 8



Im Kernbereich des Thüringer Waldes, einem Landschaftsschutzgebiet, muss der Kamm des Mittelgebirges auf einer Länge von 20 km mit Höhendifferenzen zwischen 600 bis 800 m gequert werden. Den Forderungen des Natur- und Landschaftsschutzes wurde bei der Linienführung in diesem Abschnitt durch vier Tunnelbauwerke mit einer Gesamtlänge von rund 12,6 km Länge Rechnung getragen, wobei der Rennsteigtunnel mit 7,9 km Länge der längste Straßentunnel Deutschlands sein wird.

Die vier Tunnelbauwerke zwischen der Anschlussstelle Gräfenroda und dem Autobahndreieck Suhl sind:

(9)	Tunnel Alte Burg	866 m
(12)	Tunnel Rennsteig	7 916 m
(13)	Tunnel Hochwald	1 056 m
(15)	Tunnel Berg Bock	2 740 m.

Der Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Oberhof bis Anschlussstelle Meiningen-Nord ist bereits seit dem 20. Dezember 2002 durchgängig befahrbar.

Die dichte Folge unterschiedlicher Ingenieurbauwerke brachte neben einer Vielzahl technischer Herausforderungen auch besondere logistische Probleme mit sich. Ein wesentliches Problem war das der Massentransporte; durch den Bau der vier Tunnel mit einer Gesamtlänge von 12,6 km war ein Ausbruchvolumen von 2,4 Mio. m^3 Erdreich zu transportieren.

Das Ausbruchmaterial wurde zum größten Teil zur Herstellung der Straßendämme verwendet sowie als Material für Frostschutzschichten bzw. Schottertragschichten aufbereitet und in die Trasse der angrenzenden Bauabschnitte auf einer Gesamtlänge von 40 km eingebaut. Damit konnten Transporte über das öffentliche Straßennetz zu Deponien sowie große Baustofftransporte zur Trasse weitgehend vermieden werden

Die vier herausragenden Ingenieurbauwerke in dem genannten Streckenabschnitt (siehe Abbildung 8) sind folgende:

(7) Talbrücke Reichenbach

Zwischen Geraberg und Martinroda quert die Bundesautobahn A 71 in einer Höhe von rund 60 m über Talgrund das lang gestreckte landschaftlich sehr reizvolle Reichenbachtal.

Zur Ausführung kam ein Bauwerk mit einer Gesamtlänge von 1 000 m, dessen Feldweiten auf die Talform abgestimmt sind. Die insgesamt 14 Felder des als Durchlaufträger in Stahlverbundbauweise ausgeführten Überbaues haben Stützweiten von 40 m in den Endfeldern und 105 m im mittleren Talraum. Aus gestalterischen und wirtschaftlichen Gründen wurde der Überbau als einteiliger Querschnitt ausgeführt.

(8) Talbrücke Zahme Gera

Aufgrund der Randbedingungen des Landschaftsschutzes und der schwierigen Gelände- sowie Gründungsverhältnisse wurde eine Lösung mit Stützweiten von 115 m bis 145 m bis 145 m bis 115 m erforderlich. Die Ausführung erfolgte in einer sowohl gestalterisch als

auch ingenieurtechnisch sehr anspruchsvollen Konstruktion mit einem schlanken, gevouteten, vorgespannten Balken auf biegesteif angeschlossenen Y-förmigen Pfeilern. Durch die obere Spreizung der Y-förmigen Stützen konnte der Hohlkasten des Überbaues trotz der großen Spannweite schlank gehalten werden.

Der Autobahnquerschnitt wird auf zwei getrennten Überbauten geführt, sodass die Pfeiler jeweils paarweise angeordnet sind.

(11) Talbrücke Wilde Gera

Die Brücke über das Tal der Wilde Gera ist mit 252 m Bogenspannweite Deutschlands weitest gespannte Bogenbrücke. Sie überquert das Tal in 110 m Höhe über Tal und hat eine Gesamtlänge von 552 m.

Die Bauhöhe des Bogens beträgt am Kämpfer 5,5 m und verringert sich zum Scheitel um 2,2 m auf 3,3 m. Eine besondere Herausforderung stellte der Bauablauf dar, bei dem jede Bogenhälfte im Freivorbau von den Kämpfern aus mit 24 Takten hergestellt wurde. Mittels Abspannungen wurden die größer werdenden Auskragungen über die Kämpferpfeilerachsen hinaus nach hinten zurückgehängt.

(12) Rennsteigtunnel

Der Rennsteigtunnel besteht aus zwei Tunnelröhren mit einer Gesamtlänge von 7 916 m. Die beiden Portale liegen auf 600 m, die Scheitelhöhe auf rund 670 m über NN; die Überdeckung beträgt bis zu 200 m, der durchschnittliche Achsabstand der beiden Röhren etwa 25 m. Der Tunnelvortrieb erfolgte ausschließlich in bergmännischer Bauweise mit einem Ausbruchquerschnitt von etwa 90 m².

Der Regelquerschnitt entspricht einem RQ 26 t gemäß der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunnel (RABT) mit zwei Fahrstreifen von je 3,75 m Breite. Als bauliche Sicherheitseinrichtungen sind in beiden Röhren Pannenbuchten in Abständen von 600 m eingerichtet, alle 300 m werden beide Röhren außerdem mit Querstollen verbunden, wobei die Querstollen im Bereich der Pannenbuchten von Rettungsfahrzeugen befahrbar sind. Beiderseits der Fahrbahnen sind Notgehwege angeordnet.

Der Tunnelvortrieb wurde auf die geotechnischen Eigenschaften des anstehenden Gesteins abgestimmt. Vortrieb und Sicherung erfolgten nach den Prinzipien der Spritzbetonbauweise. Die Frischluftversorgung erfolgt über eine Längslüftung in Verbindung mit zwei Luftaustauschzentralen im Floßgraben und Kehltal, an Stellen mit geringer Überdeckung etwa in den Drittelspunkten des Tunnels.

Bei allen Tunnelbauwerken in der Kammquerung konnten die Sicherheitsanforderungen der überarbeiteten RABT 2002 hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes sowohl bei den baulichen Anlagen als auch in der betriebstechnischen Ausrüstung berücksichtigt werden.

Zudem ist eine übergeordnete Leittechnik installiert, die es ermöglicht, dass alle Tunnelbauwerke von einer zentralen Betriebsleitstelle in der Autobahnmeisterei Zella-Mehlis, die rund um die Uhr besetzt ist, überwacht werden können.

Am 6. Juli 2003 haben Bundeskanzler Schröder und Ministerpräsident Althaus den Rennsteigtunnel feierlich eröffnet.

2.10 Beseitigung der Folgen der Hochwasserkatastrophe im Bundesfernstraßennetz

Die Hochwasserkatastrophe im August 2002 hat in den betroffenen Gebieten Deutschlands zu erheblichen Zerstörungen auch bei der Straßeninfrastruktur geführt. Das wirtschaftliche Leben kam vielerorts zeitweilig zum Erliegen.

Zahlreiche Bundesstraßen mussten infolge des Hochwassers gesperrt werden oder waren nur halbseitig befahrbar. Bis auf wenige Einschränkungen konnten die Bundesstraßen nach Ablaufen des Hochwassers jedoch relativ schnell wieder durchgängig befahren werden. Die Autobahnen A 4 Chemnitz–Dresden–Görlitz und die A 9 Berliner Ring–Leipzig waren vom Hochwasser nicht betroffen. Sie stellten in dieser Zeit ein leistungsfähiges Rückgrat in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur dar. Während des Hochwassers wurden Fahrstreifen für die Hilfskräfte und deren Einsatzfahrzeuge reserviert bzw. Anschlussstellen vorübergehend von der Polizei gesperrt, um Schaulustige aus den Katastrophengebieten fernzuhalten.

Der Bund hat zur Wiederherstellung und Befahrbarkeit der Verkehrsinfrastruktur Sofortmaßnahmen ergriffen. Mit den im Haushalt des BMVBW umgehend zur Verfügung gestellten Mitteln konnten die Länder nach Rückgang des Hochwassers sofort mit der Beseitigung der Schäden beginnen. Zur Beschleunigung der Schadensbeseitigung räumte der Bund zudem den öffentlichen Stellen Ausnahmen vom normalen Vergabeverfahren ein. Danach waren bei dringenden Aufträgen freihändige Vergaben auch oberhalb der EU-Schwellenwerte und Verhandlungsverfahren ohne öffentliche Vergabebekanntmachungen zugelassen.

Artikel 5 des „Gesetzes zur Änderung steuerlicher Vorschriften und zur Errichtung eines Fonds Aufbauhilfe (Flutopfersolidaritätsgesetz) vom 19. September 2002 (BGBl. I S. 3651) bildete die Grundlage zur Errichtung eines Solidaritätsfonds „Aufbauhilfe“ als Sondervermögen des Bundes. Daraus konnten bis Ende 2003 den betroffenen Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt, Bayern, Niedersachsen, Thüringen und Brandenburg Bundesmittel in Höhe von rund 70 Mio. Euro zur Beseitigung der Hochwasserschäden und zum Wiederaufbau der Infrastruktur bereitgestellt werden. Über den Fonds werden auch in erheblichen Umfang Mittel zur Wiederherstellung von Straßen bereitgestellt, die in der Baulast der Länder oder den kommunalen Gebietskörperschaften stehen.

2.11 Streckenbezogene Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen

Nach Abschluss eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens wurde der Zuschlag zur Errichtung, der Finanzierung und den Betrieb des Erhebungssystems am 20. September 2002 dem Bieterkonsortium (bestehend aus Daimler Chrysler Services AG, Deutsche Telekom AG und Cofiroute S. A.) erteilt und der Betreibervertrag abgeschlossen.

Die erhobenen Gebühren werden vollständig an den Staat abgegeben. Für die erbrachten Leistungen erhält die Betreibergesellschaft eine Vergütung. Lediglich hoheitliche Aufgaben, z. B. bei Straßenkontrollen und im Ordnungswidrigkeitsverfahren, verbleiben bei staatlichen Stellen.

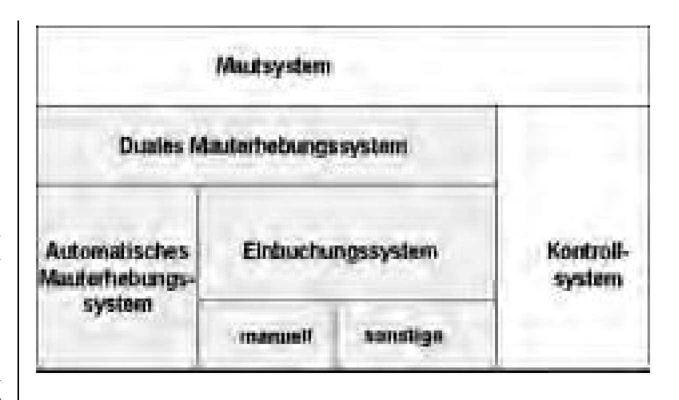
Aufgrund des von der EU geforderten Diskriminierungsverbotes wurde neben dem automatischen System auch ein so genanntes Einbuchungssystem realisiert. Dadurch können auch Fahrzeuge, die nicht für das automatische System ausgerüstet sind, das mautpflichtige Netz befahren.

Sowohl bei der automatischen Gebührenerhebung als auch beim Einbuchungssystem wird die Mautgebühr kilometergenau berechnet. Sie ist grundsätzlich für das gesamte bundesdeutsche Autobahnnetz zu entrichten und orientiert sich in der Höhe an den Wegekosten gemäß EU-Richtlinie 1999/62/EG. Gebührenpflichtig sind alle Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 12 t; die Gebühr wird zum einen nach zwei Achsklassen (bis zu drei Achsen bzw. vier und mehr Achsen) und zum anderen nach drei Emissionsklassen differenziert.

Die Wegekosten wurden im Rahmen eines Gutachtens im Auftrag des BMVBW auf der Grundlage der von schweren LKW auf Bundesautobahnen verursachten Wegekosten ermittelt. Sie betragen für das Jahr 2003 rund 3,40 Mrd. Euro. Diese Wegekosten entsprechen einer durchschnittlichen Maut von 15 Cent/km.

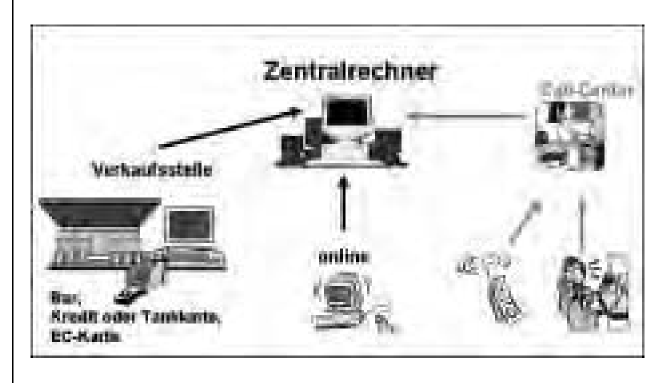
Als Ergebnis des Vermittlungsverfahrens zur Mautverordnung (MautHV) haben Bundestag und Bundesrat im Hinblick auf die Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehr Harmonisierungsmaßnahmen vorgesehen. Da die geplanten Maßnahmen nicht sofort wirksam werden und teilweise der vorherigen Zustimmung der EU-Kommission bedürfen, wurde die Maut zunächst in einer durchschnittlichen Höhe von 12,4 Cent/km festgelegt. Aus der im LKW-Maut-Gesetz vorgeschriebenen Differenzierung der Maut ergeben sich – von dem Durchschnittsmautsatz 12,4 Cent/km abgeleitet – Mautsätze zwischen 9 Cent und 14 Cent je km.

Wegen der möglichen zwei Zahlungsweisen, automatisch oder über das Einbuchungssystem, wird das System als „duales System der Gebührenerhebung“ bezeichnet (vgl. nachfolgende Abbildung der Systemstruktur).



Beim Einbuchungssystem logt sich der Mautpflichtige in einen Zentralrechner ein und erwirbt dadurch die Genehmigung zur Befahrung einer festgelegten Strecke auf der Autobahn zu einem bestimmten Zeitpunkt.

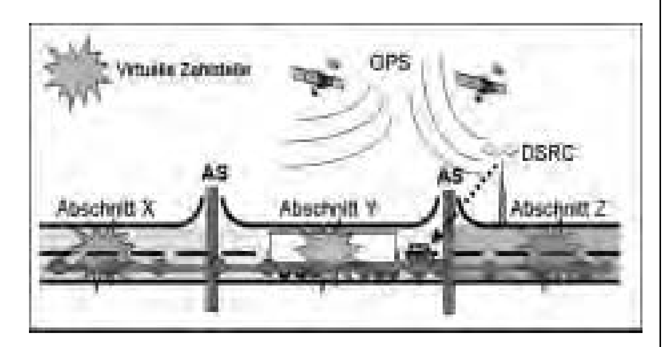
Der Mautpflichtige kann seine Benutzungsberechtigung entweder an Buchungsstellen (den so genannten Point of sales) über Buchungsautomaten oder direkt über das Internet erwerben. Für eine direkte Hilfe bei der Angabe der für die Erhebung notwendigen Daten steht eine telefonische Hotline zur Verfügung (Callcenter) (vgl. nachfolgende Abbildung).



Bei der Einbuchung sind alle gebührenrelevanten Parameter (Achsklasse, Emissionsklasse, Start- und Zielpunkt) sowie das Nummernschild und der Zeitpunkt des Gültigkeitsbeginns anzugeben. Das System berechnet anhand der eingegebenen Daten die Routenlänge, den sich für dieses Fahrzeug ergebenden Mautbetrag und – unter Berücksichtigung der gesetzlichen Ruhezeiten – die Gültigkeitsdauer der Einbuchung. Das Verfahren der Internet-Einbuchung verläuft entsprechend, nur dass in diesem Fall aufgrund der obligatorischen alternativen Zahlungsmöglichkeit dies nur registrierten Nutzern möglich sein wird.

Die automatische Gebührenerhebung nutzt eine völlig andere Erhebungstechnik. Bei der vom beauftragten Konsortium gewählten GPS/GSM–basierten Lösung wird die Autobahn in Abschnitte eingeteilt. Die Position mautpflichtiger LKW wird mittels GPS-Satelliten in Verbindung mit einem im Fahrzeug installierten Gerät (OBU – on-board-unit) laufend ermittelt. Durch ein Rechenprogramm wird aus den Positionsdaten der Fahrweg über-

prüft. Die Befahrung von im Fahrzeuggerät gespeicherten gebührenpflichtigen Straßen wird als „virtuelle Mautstelle“ vom Fahrzeuggerät registriert und gespeichert (vgl. nachfolgende Abbildung).



Die in der OBU gespeicherten Daten werden anschließend via Mobilfunk (GSM) an die Zentrale übermittelt. Dort wird die Gebühr für die Benutzung einer gebührenpflichtigen Straße abschnittsweise summiert und dem Nutzer in Rechnung gestellt (Lastschrift, Tankkarte, Kreditkarte). Die GSM-Schnittstelle wird auch genutzt, um Informationen von der Zentrale an das Fahrzeuggerät zu übermitteln. So können z. B. Aktualisierungen des gespeicherten Mautstreckennetzes oder die Änderung von Tarifklassen an das Fahrzeuggerät übermittelt werden.

Eine letzte Säule des „Dualen Mauterhebungssystems“ ist die Kontrolle der korrekten Mautzahlung. Die Überwachung der korrekten Zahlungen ist ebenfalls ein zentraler Bestandteil des Systems. Bei dem in Deutschland realisierten System werden Zahl- und Kontrollstellen örtlich getrennt, und aus Kostengründen werden nur Stichprobenkontrollen durchgeführt. Die Stichprobenkontrollen erfolgen entweder als automatische Kontrollen, als Standkontrollen mit Vorauswahl, durch mobile Kontrollen oder mittels Betriebskontrollen. Bei Verstößen gegen die Mautpflicht wird die Maut nacherhoben und gegen den Mautschuldner ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet.

2.12 Neue Vergabebestimmungen (VgV, VOB 2002, 2. Fortschreibung des HVA B-StB)

Zweite Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung

Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung vom 11. Februar 2003 (BGBl. I S. 168) wurden die §§ 4 bis 7 und 13 der bisher geltenden Vergabeverordnung vom 9. Januar 2001, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 7. November 2002 (BGBl. I S. 4338), geändert.

Die Änderung diente der Anpassung der Vergabeverordnung an die Neufassungen der Verdingungsordnungen VOB/A, VOL/A und VOF, die ihrerseits die Richtlinie 2001/78/EG der Kommission vom 13. September 2001 (EG Amtsblatt Nr. L 285 vom 29. Oktober 2001) in der berichtigten Fassung vom 9. August 2002 (EG Amtsblatt Nr. L 214 vom 2. August 2002) materiell umsetzen (Richtlinie über die Verwendung von Standardformularen für die Bekanntmachung öffentlicher Aufträge).

Weiterhin wurde eine Klarstellung zur Bieterinformation (§ 13) vorgenommen, um Unsicherheiten in der Rechtsanwendung zu beseitigen.

Gemäß Artikel 3 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung (VgV) ist die geänderte Fassung am 15. Februar 2003 in Kraft getreten.

Ab dem 15. Februar 2003 sind daher durch die Verweise in den §§ 6 und 7 VgV die Abschnitte 2 bis 4 der VOB/A, Ausgabe 2002, durch die Verweise in den §§ 4 und 7 VgV, die Abschnitte 2 bis 4 der VOL/A, Ausgabe 2002, und durch die Verweise in § 5 VgV, die VOF, Ausgabe 2002, verbindlich für alle neuen von der Vergabeverordnung erfassten Vergabeverfahren anzuwenden.

Geändert wurden die Verweise in den §§ 4 bis 7 VgV auf die von den in § 98 GWB genannten Auftraggebern anzuwendenden

- Abschnitte der VOL/A in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. September 2002 (Bundesanzeiger Nr. 216a vom 20. November 2002),
- VOF in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. August 2002 (Bundesanzeiger Nr. 203a vom 30. Oktober 2002),
- Abschnitte der VOB/A in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. September 2002 (Bundesanzeiger Nr. 202a vom 29. Oktober 2002).

Die §§ 6 und 7 enthalten weiterhin redaktionelle Änderungen wegen des neuen Langtitels der VOB, die jetzt „Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen“ heißt.

In § 13 wurde eine Klarstellung aufgenommen, dass für die Fristberechnung der Tag der Absendung durch den öffentlichen Auftraggeber allein ausschlaggebend ist. Wie dies das Kammergericht Berlin und das OLG Thüringen entschieden hatten, kommt es somit auf den Zugang beim erfolglosen Bieter nicht an. Weiterhin wurde das Wort „schriftlich“ durch „in Textform“ ersetzt und damit die Form der Übermittlung vereinfacht. Der öffentliche Auftraggeber kann künftig wahlweise die Bieterinformation elektronisch (E-Mail, Fax) oder als Brief versenden. Nach § 126b BGB bedarf es bei der Verwendung einer Textform weder einer Unterschrift noch einer digitalen Signatur.

VOB 2002

Die Abschnitte 2 bis 4 der VOB/A, Ausgabe 2002, wurden mit Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung (VgV) für die jeweiligen öffentlichen Auftraggeber für Vergaben ab den EG-Schwellenwerten verbindlich.

Um eine einheitliche Anwendung der VOB, Ausgabe 2002, im Bereich der Bundesfernstraßen sicherzustellen, wurde mit Bezug auf § 10 Abs. 1 der „Zweiten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (2. AVVFStr)“ und die „Verwal-

tungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO)“ mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 4/2003 vom 10. Februar 2003 geregelt, dass auch der Abschnitt 1 des Teils A sowie die Teile B und C der VOB, Ausgabe 2002, mit Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der VgV im Bereich der Bundesfernstraßen anzuwenden sind.

Das DIN Deutsches Institut für Normung hat im Auftrag des DVA eine neue Gesamtausgabe der „Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB)“ – Teile A, B und C – herausgeben. Die VOB, Ausgabe 2002, ersetzt die VOB, Ausgabe 2000.

Die VOB, Ausgabe 2002, enthält:

– Teil A „Allgemeine Bestimmungen für die Vergabe von Bauleistungen DIN 1960 – Ausgabe Dezember 2002“ in überarbeiteter Fassung.

  Die Änderungen resultieren aus der Umsetzung der Richtlinie 2001/78/EG der Kommission vom 13. September 2001 (Richtlinie über die Verwendung von Standardformularen für die Bekanntmachung öffentlicher Aufträge), EG Amtsblatt Nr. L 285 vom 29. Oktober 2001, in der Fassung der Berichtigung der Richtlinie 2001/78/EG, EG Amtsblatt Nr. L 214/1 vom 9. August 2002, in den Anhängen der Abschnitte 2 bis 4.

  Daneben gibt es redaktionelle Änderungen im Textteil, z. B. bei den Verweisen auf die neuen Anhänge, durch das Ersetzen des Begriffs „Gewährleistung“ in den neuen Begriff „Mängelansprüche“, Klarstellungen und Fehlerkorrekturen.

– Teil B „Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen DIN 1961 – Ausgabe Dezember 2002“ mit erheblichen Änderungen.

  Die Überarbeitung beruhte insbesondere auf Gesetzesänderungen (Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 29. November 2001, BGBl. I S. 3138, Gesetz zur Beschleunigung fälliger Zahlungen vom 30. März 2000, BGBl. I S. 330) unter Berücksichtigung von Rechtsprechung und Literatur.

  Die VOB/B bleibt auch nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Schuldrechts in Verbindung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ein privilegiertes Regelwerk.

  Die wichtigsten Änderungen haben die §§ 13, 16 und 17 erfahren.

  – In § 13 entfällt mit der Anpassung an § 633 BGB in Nr. 1 der Begriff „Gewährleistung“, der durch „Mängelansprüche“ ersetzt wird. An die Stelle des Begriffs „zugesicherte Eigenschaften“ tritt der Begriff „vereinbarte Beschaffenheit“. Der Auftragnehmer hat dem Auftraggeber seine Leistung zum Zeitpunkt der Abnahme frei von Sachmängeln zu verschaffen.

    Eine gravierende Änderung bedeutet jetzt die Verdoppelung der Regelfristen für die Verjährung von Mängelansprüchen. Sie beträgt z. B. für Bauwerke vier Jahre, für Arbeiten an einem Grundstück zwei Jahre.

    Die Länge der Verjährungsfrist nach der Unterbrechung der Verjährung durch schriftliches Mangelbeseitigungsverlangen bzw. durch Mangelbeseitigung wurde auf 2 Jahre begrenzt, wenn nicht die Regelfrist oder die vereinbarte Verjährungsfrist die Verjährung später enden lässt.

  – In Anlehnung an die neuen gesetzlichen Regelungen wurde in § 16 der Zugang der Aufstellung für die Abschlagszahlung bzw. der Schlussrechnung sowie die Prüfung der Rechnung bzw. der Ablauf der Prüffrist Fälligkeitsvoraussetzung für Zahlungen. Weiterhin wurde der Zinssatz auf den Basiszinssatz nach § 247 BGB und der Verzugszinssatz nach § 288 BGB festgelegt. Für den Zahlungsverzug des Auftraggebers ist im Regelfall das Setzen einer angemessenen Nachfrist erforderlich. Dies gilt jedoch nicht, wenn der Auftraggeber das unbestrittene Guthaben aus einer Schlussrechnung nicht innerhalb von zwei Monaten auszahlt, dann können auch Verzugszinsen ohne Nachfristen verlangt werden. Unbestritten sind Guthaben, soweit der Auftraggeber die vorgelegte Schlussrechnung geprüft und festgestellt hat.

  – In § 17 Nr. 4 wurde geregelt, dass eine Bürgschaft auf erstes Anfordern nicht verlangt werden kann. Weiterhin wurden Änderungen bei der Rückgabe der Sicherheiten vorgenommen. So ist z. B. die Sicherheit für Mängelansprüche (früher Gewährleistung) bei Vereinbarung der Regelfrist für die Verjährung nach § 13 Nr. 4 VOB/B schon nach zwei Jahren zurückzugeben, sofern kein anderer Rückgabezeitpunkt (siehe Nr. 116.3 Zusätzliche Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau, Ausgabe 2002) vereinbart worden ist.

– Teil C „Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen (ATV) DIN 18 299 bis 18 451“ – in überarbeiteter Fassung.

  Dieser Teil enthält insgesamt 59 ATV, davon:

  – eine neue ATV, Ausgabe Dezember 2002 (ATV DIN 18 321);

  – acht fachtechnisch überarbeitete ATV, Ausgabe Dezember 2002 (ATV DIN 18 325, DIN 18 336, DIN 18 349, DIN 18 354, DIN 18 361, DIN 18 379, DIN 18 380, DIN 18 381);

  – 34 redaktionell überarbeitete ATV, Ausgabe Dezember 2002 (insbesondere Aktualisierung der Normzitate);

  – sechs unveränderte ATV, Ausgabe Dezember 2000.

ZVB/E-StB

Die Änderung der Vergabeverordnung, die Fortschreibung der VOB/B sowie die zwischenzeitliche Rechtsprechung machten auch eine Überarbeitung der ZVB/E-StB erforderlich. Auf dieser Grundlage ist vom Hauptausschuss Verdingungswesen im Straßen- und Brückenbau (HAV-StB) die Neufassung der Zusätzlichen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau, Ausgabe 2002, (ZVB/E-StB 2002) aufgestellt worden.

Die ZVB/E-StB 2002 wurden mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 6/2003 vom 14. Februar 2003 bekannt gegeben.

Handbuch HVA B-StB

Der Bund/Länder-Hauptausschuss Verdingungswesen im Straßen- und Brückenbau (HAV-StB) hat das Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB) u. a. wegen der seit dem 15. Februar in Kraft getretenen neuen Vergabebestimmung (Neufassung der Vergabeordnung, VOB 2002, ZVB/E-StB 2002) sowie der Rechtsprechung zu Nachprüfungsverfahren grundlegend überarbeitet.

Es wurde mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 15/2003 vom 13. März 2003 bekannt gegeben.

3 Straßenbauleistungen im Jahr 2002

3.1 Straßenbauhaushalt 2002 – Kap. 1210 –

3.1.1 Haushaltssoll

– Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 2002 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2002 vom 20. Dezember 2001 (BGBl. I. S. 3964) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll):

	Mio. €
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	5 518,6
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	1,8
– Einsparung für Kap. 1202	– 34,1
– Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	95,2
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	**5 581,5**

3.1.2 IST-Ausgaben

– Im Haushaltsjahr 2002 wurde ausgegeben:

	Mio. €
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)	5 595,6
Übrige Ausgaben	40,2
Summe IST-Ausgaben	**5 631,3**
(nachrichtlich) – Ausgabenreste Berichtsjahr	18,4

– Die IST-Ausgaben 2002 verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

Kap. 1210 Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschl. Berlin)

	alte Bundesländer (ohne BE)	**neue Bundesländer** (mit BE)[1]	**Sonstige**	**Summe**
	Mio. €			
Kap. 1210	**3 420,1**	**2 171,0**	**40,2**	**5 631,3**
– Investitionen	2 750,9	1 969,8	–	4 712,7
– Nichtinvestitionen	669,2	209,2	40,2	918,6

[1] einschl. DEGES

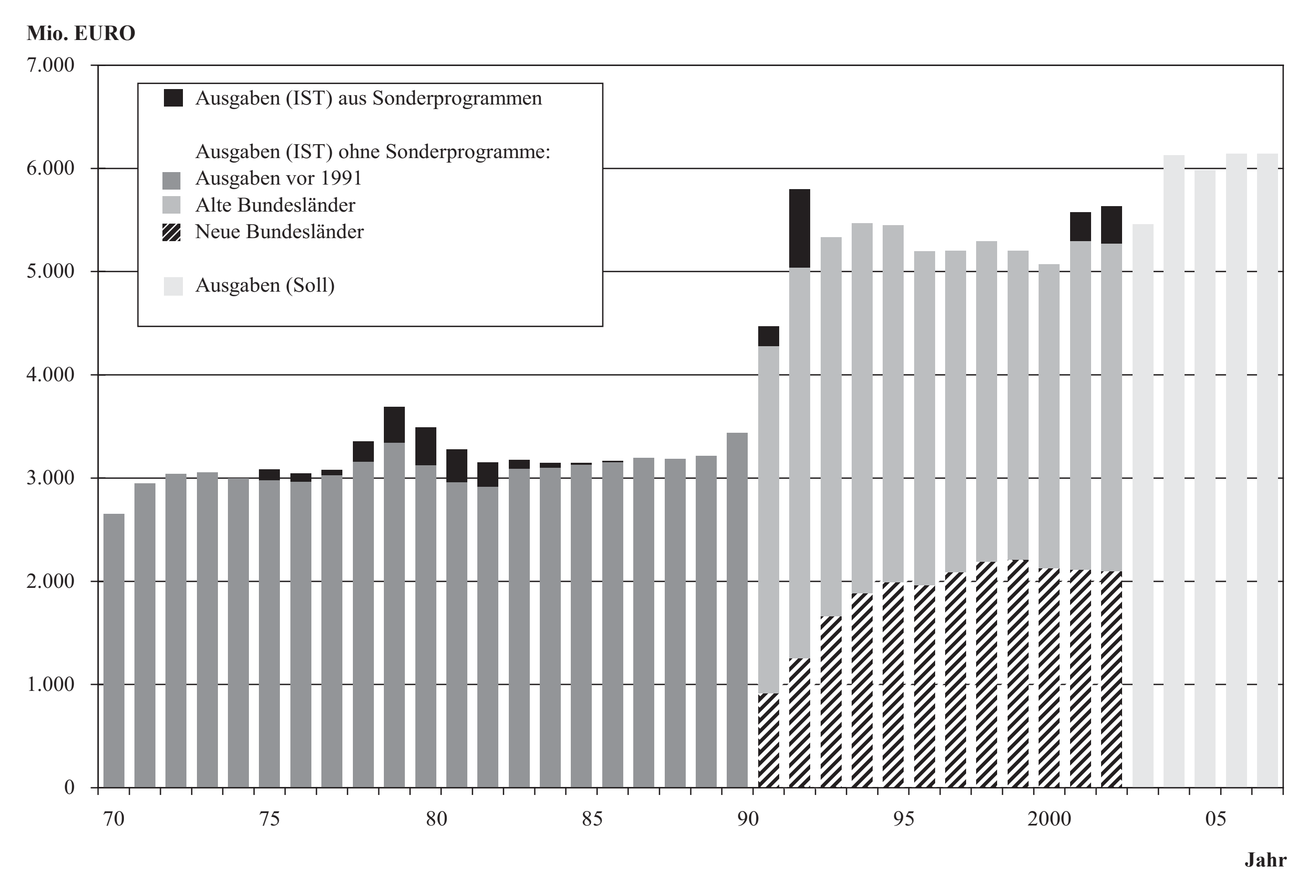
– Die IST-Ausgaben 2002 gliedern sich nach Aufgabenbereichen wie folgt:

Aufgabenbereich	**Titel des Straßenbauplans** [1)]	**Teil-betrag** Mio. €	**Gesamt-betrag** Mio. €
Betriebliche Unterhaltung			816,1
* Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (60 %), 811 12, 812 12	413,9	
* Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (40 %), 811 22, 812 22	402,2	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 484,3
* Erneuerung, Um- und Ausbau	741 31, 742 11, 751 93	870,3	
* Erweiterung einschließlich VDE	741 14, 741 16, 751 91	558,8	
* Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18, 751 92	1 021,8	
* Hochbauten	711 12, 712 12	33,4	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			1 577,4
* Erneuerung, Um- und Ausbau	741 41, 742 21, 751 95	711,3	
* Neubau	741 22, 751 94	771,0	
* Radwege	746 22	76,1	
* Hochbauten	711 22, 712 22	19,0	
Zinszuschüsse für Ersatzbeschaffung, Grunderwerb, Darlehen und Zuweisungen für Ersatzbeschaffung			273,9
* Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 821 31, 863 12, 882 12, 821 91, 821 92	149,6	
* Bundesstraßen	622 42, 821 22, 821 41, 863 22, 882 22, 821 94	124,3	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 01, 745 21, 882 01, 883 01, 883 03		84,9
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	632 12, 632 22		114,1
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fernstraßengesetz)	883 02, 883 04		6,3
Erwerb privatfinanzierter Bundesfernstraßenabschnitte			127,8
* Bundesautobahnen	823 12	92,9	
* Bundesstraßen	823 22	34,9	
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			146,5
* Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	534 01, 543 01, 544 01, 545 01, 535 62, 526 02	14,5	
* Verschiedenes	546 01, 682 01, 685 02, 685 32, 743 12, 743 32, 744 01, 744 02, 861 12, 861 22, 883 05	132,1	
Summe IST-Ausgaben			**5 631,3**

1) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 10, detailliert dargestellt

Abbildung 9

Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 2002 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2007[1)]
(gemäß Haushalt 2003 mit Finanzplanung vom 19. Juni 2002)



1) mit Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP) einschließlich der Investitionsmittel aus den Mauteinnahmen ab 2003

Ausgabemittel werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Abwicklung von Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen im Regelfall über mehrere Jahre läuft, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschritts eingegangen werden, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Im Haushaltsjahr 2003 stehen in Kap. 1210 und 1202 insgesamt 3 743,5 Mio. Euro neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

2004	rund 2 352,1 Mio. Euro
2005	rund 793,5 Mio. Euro
2006	rund 418,9 Mio. Euro
Folgejahre	rund 179,0 Mio. Euro
Insgesamt	rund 3 743,5 Mio. Euro

Am 31. Dezember 2002 bestanden folgende Verpflichtungen zulasten des Haushaltes:

2003	rund 2 728,6 Mio. Euro
2004	rund 926,8 Mio. Euro
2005	rund 381,8 Mio. Euro
Folgejahre	rund 3 122,7 Mio. Euro
Insgesamt	rund 7 159,9 Mio. Euro

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Berichtsjahr sind die in Tabelle 7 zusammengefassten Streckenlängen fertig gestellt worden.

Die Tabelle weist außerdem die Ausgaben für den Neubau und die Erweiterung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus. Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang in den Tabellen 11 bis 14, Seiten 65 bis 117, detailliert dargestellt.

Tabelle 7

Leistungsübersicht 2002
– Bauleistungen nach Art und Ausgaben –
(nur Hauptbautitel einschl. VDE, ohne Refinanzierung der privatfinanzierten Bundesautobahn- und Bundesstraßenabschnitte)

Straßenklasse		Titel im Straßenbauplan	Verkehrsfreigaben[1) km		Ausgaben einschließlich Grunderwerb Mio. €
1		2	3		4
Bundesautobahnen	– Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen)	741 14/-16 821 14/-16 751 91 821 91	insgesamt davon zweibahnig 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	105,5 43,2 47,0 15,3	678,3
	– Neubaustrecken	741 17/-18 821 17/-18 751 92 821 92	insgesamt davon zweibahnig 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	200,3 191,7 7,9 0,7	1 124,3
Bundesstraßen	– Neubau und Erweiterungsstrecken	741 22 821 22 751 94 821 94	insgesamt davon 4streifig 2streifig	277,3 91,0 186,3	864,5
davon	– Ortsumgehungen	741 22 821 22 751 94 821 94	insgesamt davon 4streifig 2streifig	(213,6) (59,8) (153,8)	(735,3)
Summe Ausgaben					**2 667,1**

[1)] Länge der im Berichtsjahr freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten
Hauptbautitel einschl. GE, ohne Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte (823 12/823 22):

741 14	420,1 Mio. Euro
741 16	248,7 Mio. Euro
741 17	345,5 Mio. Euro
741 18	697,6 Mio. Euro
751 91	9,5 Mio. Euro
751 92	81,2 Mio. Euro
741 22	645,8 Mio. Euro
751 94	218,7 Mio. Euro
	2 667,1 Mio. Euro

3.3 Hauptbautitel

3.3.1 Bundesautobahnen

3.3.1.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren ist die Erweiterung der Betriebsstrecken der Bundesautobahnen auf sechs und mehr Fahrstreifen erforderlich. In zeitlichem und baulichem Zusammenhang mit der Querschnittserweiterung werden diese Strecken grundhaft erneuert und dem derzeitigen technischen und ökologischen Standard angepasst.

Im Zuge der Realisierung des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplanes auf eine Netzlänge von insgesamt rund 13 000 km Autobahn sollen rund 2 600 km sechs und mehr Fahrstreifen erhalten. Schwerpunkte der BAB-Erweiterung sind neben den Erweiterungsstrecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A 1 bis A 9.

Angesichts der heute durchweg hohen und weiter steigenden Verkehrsbelastung im Autobahnnetz unterstützt die gleichzeitige Erledigung von Erhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen (eine einzige Baustelle) an Fahrbahnen das Ziel, die Zahl der Störungen und damit Fahrzeitverluste so gering wie möglich zu halten.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 2003 rund 2 479 km.

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf sechs und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung gibt Tabelle 11 im Anhang sowie die Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2001“. Die Ausgaben für Erhaltung, Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgegliedert:

	Titel im Straßenbauplan	Ausgaben Mio. €
Erhaltung	741 33/751 93	618,4
Um- und Ausbau	741 35/821 35	193,6
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	741 39/821 39	10,7
Erweiterung einschließlich VDE[1)]	741 14/821 14 741 16/821 16 751 91/821 91	597,0
Fernmeldeanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen	742 11	56,5
Summe Ausgaben		**1 476,2**

[1)] Einzelstrecken sind im Anhang, Tabelle 11, detailliert dargestellt.

3.3.1.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 18 BAB-Teil-Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 200,3 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen haben die Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 11 995 km erreicht; 436 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau, davon 17 km einstreifige Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 250,4 Mio. Euro aufgewendet. Die Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert:

	Titel im Straßenbauplan[1)]	Ausgaben Mio. €
Baukosten	741 17 741 18 751 92 823 12	290,3 658,0 73,4 92,9
Grunderwerb	821 17 821 18 821 92	55,1 39,6 7,8
Hochbauten	711 12 712 12	15,5 17,8
Summe Ausgaben ..		**1 250,4**

[1)] Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in Tabelle 12 aufgelistet und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2002“ dargestellt.

Von den fertig gestellten Vorhaben/Verkehrseinheiten sind folgende besonders hervorzuheben:

A 20 Lübeck–Stettin

Nachdem der Teilabschnitt Neubrandenburg/Nord–Friedland im Dezember 2002 für den Verkehr freigegeben wurde, sind bereits rund zwei Drittel der A 20 unter Verkehr. Derzeit sind rund 48 km im Bau.

Weitere Fertigstellungen:

Die übrigen in Betrieb genommenen neuen Streckenabschnitte haben bis zur Vollendung der Gesamtstrecken vorwiegend regionale bzw. lokale Bedeutung, wie z. B. durch den Anschluss an das durchgehende Streckennetz der Bundesautobahnen. Hierzu zählen unter anderem:

A 1 Heiligenhafen–Hamburg
N Oldenburg–W Oldenburg

A 31 Emden Bottrop
Geeste (K 225)–Wietmarschen (K 35)

A 38 Göttingen–Halle (Saale)
Wipperdorf (B 80)–AS Werther

A 38 Göttingen–Halle (A 9)
AS Sangershausen (S AS Lutherstadt Eisleben)

A 44 Aachen–Düsseldorf
Rheinquerung Ilverich

A 60 Winterspelt (B-GR B/D)–Wittlich
Mit der Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes Badem–AD Wittlich ist die A 60 bis auf die 2. Fb B-GR D/B–Winterspelt unter Verkehr.

A 71 Erfurt–Schweinfurt
AS Ilmenau-O (B 87)–AS Ilmenau-W
AS Zella-Mehlis/Suhl–AS Rohr
AS Sömmerda–AS Erfurt-N

A 73 Suhl–Lichtenfels
Herbartswind (L-GR TH/BY)–AS Coburg

A 96 Lindau–München
AS Bad Wörishofen–Wiedergeltingen

A 98 Weil (B-GR–Schaffhausen (B-GR)
AS Lörrach/Inzl.–AD Rheinfelden (tw. 1. Fb.)

A861 AD Rheinfelden–B-GR D/CH
AD Rheinfelden–AD Rheinfelden-W (tw. 1. Fb.)

Voraussichtliche Fertigstellungen in 2003:

Im Jahre 2003 werden Fertigstellungen von insgesamt rund 128 km BAB-Streckenlänge erwartet (siehe Anhang, Tabelle 19). Folgende Verkehrseinheiten werden voraussichtlich für den Verkehr freigegeben werden:

A 8 Besch (B-GR L/D)–Pirmasens
Besch (B-GR L/D)–AS Perl/Borg
AS Perl/Borg–AS Merzig/Wellingen

A 20 Rostock–Stettin
AS Sanitz–Langsdorf (L 19)

A 31 Emden–Bottrop
W Emden (L 2)–N Emden (B 210)

A 38 Göttingen–Halle (Saale)
AD Halle-S–AS Merseburg-N
AS Merseburg-N–AS Merseburg-S
AS Merseburg-S–AS Leuna

A 39 Wolfsburg–Salzgitter
Weyhausen (B 188)–AS Sandkamp

A 46 Heinsberg–Brilon
Arnsberg/Uentrop (B 7)–Meschede/Freienohl

A 71 Erfurt–Schweinfurt
AS Ilmenau-W–AS Oberhof-S (B 89)
AS Meiningen-N–AS Meiningen-S (B 89)

A 73 Suhl–Lichtenfels
AS Eisfeld (B 4)–L-GR TH/BY

A 98 AD Weil am Rhein–Schaffhausen (B-GR D/CH)
Murg–Hauenstein (1. Fb + 1.1 BA Luttingen)

A 100 BAB-Stadtring Berlin

A 113 Autobahnzubringer Dresden
AD Neukölln–AS Späthstrasse

A 143 Westumfahrung Halle
AD Halle-Süd (A 38)–AS Halle/Neustadt (B 80)

A 241 Wismar (A 20)–Schwerin
Wismar (A 20)–Jesendorf (L 101)

A 391 Westtangente Braunschweig
Braunschweig-Meinholz (B 4)–Braunschweig-Bienrode (A 2)

3.3.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Für die Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 1 660,5 Mio. Euro ausgegeben. Die Ausgaben verteilen sich auf Erhaltung, Neubau, Umbau- und Erweiterung von Betriebsstrecken wie folgt:

	Titel im Straßenbauplan[1)]	**Ausgaben** Mio. €
Erhaltung	741 43/751 95	465,4
Um- und Ausbau (Baukosten)	741 45	241,4
Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	821 45	27,6
Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baukosten)	741 22/751 94 823 22	805,9
Grunderwerb für Neubau	821 22/821 94	93,6
Hochbauten	711 22/712 22	19,0
Lärmschutz, Darlehen, Zinszuschüsse und Zuweisungen für Ersatzraumbeschaffung	622 42/741 49, 821 49/863 22, 882 22	5,4
Betriebsfunkanlagen	742 21	2,2
Summe Ausgaben		**1 660,5**

1) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 13, detailliert dargestellt

Im Berichtsjahr wurden an Bundesstraßen insgesamt folgende Bauleistungen erreicht:

– Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:

  70 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 277,3 km (25 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 91,0 km; 45 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 186,3 km).

– Ende des Berichtsjahres in Bau:

  148 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 531,8 km (39 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 115,5 km; 109 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 416,3 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 41 246 km.

Im Rahmen des Neubaues und der Erweiterung von Bundesstraßen (Anhang, Tabelle 13, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2002“) haben folgende Aufgaben besondere Bedeutung:

– Bau von Ortsumgehungen (Anhang, Tabelle 14, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2002“);

– Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG (Anhang, Tabelle 15).

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wird auch nach Ablauf des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) durch das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 (IP) und das Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP) fortgeführt. Im Berichtsjahr 2002 wurden bundesweit folgende Bauleistungen erreicht:

– Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:

  55 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 213,6 km (16 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 59,8 km; 39 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 153,8 km).

– Im Berichtsjahr vollständig für den Verkehr freigegeben:

  39 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 204,0 km (10 Ortsumgehungen, 4streifig: 53,3 km; 29 Ortsumgehungen, 2streifig: 150,7 km).

– Ende des Berichtsjahres in Bau:

  116 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 447,4 km (17 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 63,5 km; 99 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 383,9 km).

Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rund 735,3 Mio. Euro ausgegeben.

Die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr aus dem Straßenbauplan 22,9 Mio. Euro (Baulastträger- und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 57,5 Mio. Euro aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKrG). Auch in den kommenden Jahren ist aufgrund des Nachholbedarfs in den neuen Ländern, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen der VDE-Schiene, mit einem hohen Ausgabeniveau zu rechnen.

Im Berichtsjahr sind rund 270 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 55 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2002 wurden rund 4 270 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 700 Mio. Euro fertig gestellt. Insgesamt stehen damit Ende 2002 rund 15 700 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Folgende Bauleistungen wurden in den Bundesländern auf den Bundesstraßen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

10	Teil-Verkehrseinheiten	33,6 km
	davon	20,3 km, 4streifig
		13,3 km, 2streifig

In Bau befindlich:

25	Teil-Verkehrseinheiten	63,6 km
	davon	12,4 km, 4streifig
		51,2 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 14 **BAB A 81 (AS Stuttgart-Vaihingen)–Stuttgart:**
Neubau zwischen Schattenring und Südheimer Platz in Stuttgart (in Bau)

B 29 **Schwäbisch Gmünd–Immenhofen (B 290):**
Westumgehung Aalen (unter Verkehr)

B 31 **Freiburg–Hüfingen:**
Ortsumgehung Freiburg-Ost (unter Verkehr)
Neubau Friedrichshafen/Waggershausen–Friedrichshafen/Löwental (unter Verkehr)

B 31 **Friedrichshafen–Lindau:**
Ortsumgehung Eriskirch (in Bau)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

10	Teil-Verkehrseinheiten	35,7 km
	davon	6,4 km, 4streifig
		29,3 km, 2streifig

In Bau befindlich:

18	Teil-Verkehrseinheiten	60,6 km
	davon	18,4 km, 4streifig
		42,2 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 2 **Augsburg–Donauwörth:**
Ortsumgehung Stettenhofen (in Bau)

B 8/ B 27 **Würzburg–Höchberg:**
Verlegung bei Höchberg, 2. BA (unter Verkehr)

B 13 **Würzburg–Ansbach:**
Ortsumgehung Randersacker (unter Verkehr)

B 16 **Regensburg–Roding:**
Verlegung Nittenau – Roding (unter Verkehr)

B 19 **Kempten–Immenstadt:**
Beseitigung des Bahnüberganges Kuhnen (unter Verkehr)

B 303 **Sonnefeld–Johannisthal:**
Ortsumgehung Johannisthal (in Bau)

Brandenburg

Für den Verkehr freigegeben:

10	Teil-Verkehrseinheiten	42,1 km
	davon	11,2 km, 4streifig
		30,9 km, 2streifig

In Bau befindlich:

16	Teil-Verkehrseinheiten	73,2 km
	davon	13,9 km, 4streifig
		59,3 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 2/ A 11 **B-GR D/PL–Berlin:**
Ortsumgehung Schwedt/Vierraden (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 1 **L-GR ST/BB–Brandenburg:**
Ortsumgehung Plaue (in Bau)

B 1/ B 167 **Berlin–B-GR D/PL:**
Ortsumgehung Seelow (in Bau)
Ortsumgehung Küstrin-Kietz (in Bau)

B 5 **Nauen–Berlin:**
A 10 (o. OU Wustermark) – L-GR BB/BE (2. Fb) (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 87 **Frankfurt/Oder–Lübben:**
Ortsumgehung Müllrose (in Bau)

B 96 **Berlin–Neustrelitz:**
Ortsumgehung Oranienburg (in Bau)

B 101n **Berlin–Luckenwalde:**
BAB-Zubringer Großbeeren (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 167 **Eberswalde (A 11)–Frankfurt/Oder (B 5):**
Ortsumgehung Bad Freienwalde (in Bau)

Bremen

In Bau befindlich:

1	Teil-Verkehrseinheit	2,0 km, 2streifig

Folgendes bedeutsames Einzelvorhaben befindet sich in Bau:

B 71 **Bremerhaven–L-GR HB/NI:**
Verlegung AS Bremerhaven/Wulsdorf (A 27)–L-GR HB/NI (B 6)

Hessen

Für den Verkehr freigegeben:

4	Teil-Verkehrseinheiten	7,6 km, 2streifig

In Bau befindlich:

8	Teil-Verkehrseinheiten	31,3 km
	davon	0,8 km, 4streifig
		30,5 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 3 **Kassel–Hann. Münden:**
Ortsumgehung Fuldatal–Ihringshausen (in Bau)

B 8 **Limburg–Königstein:**
Ortsumgehung Brechen/Oberbrechen (unter Verkehr)

B 49 **Limburg–Wetzlar:**
Vierstreifiger Ausbau Solms/Oberbiel–Wetzlar (in Bau)

B 62 **L-GR NW/HE–Marburg:**
Ortsumgehung Biedenkopf/Wallau und Biedenkopf (unter Verkehr)

B 249 **Eschwege–Mühlhausen:**
Ortsumgehung Wanfried (in Bau)

B 252 **BAB A 44 (AS Diemelstadt)–Arolsen:**
Ortsumgehung Diemelstadt-Rhoden (in Bau)

B 253 **Frankenberg–Biedenkopf (B 62):**
Ortsumgehung Frankenberg-Röddenau und Frankenberg (in Bau)

B 426 **BAB A 5 (AS Pfungstadt)–Reinheim:**
Ortsumgehung Nieder-Ramstadt (in Bau)

Gernsheim (B 44)–BAB A 5 (AS Pfungstadt):
Ortsumgehung Pfungstadt (in Bau)

B 456 **Weilburg–Usingen:**
Teilumgehung Weilburg (in Bau)

Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

5	Teil-Verkehrseinheiten	21,6 km
	davon	9,9 km, 4streifig
		11,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

5	Teil-Verkehrseinheiten	25,4 km
	davon	17,7 km, 4streifig
		7,7 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 96 **Sassnitz–Neubrandenburg:**
Ortsumgehung Stralsund (I.–III. BA) (unter Verkehr)

Ortsumgehung Stralsund (IV. BA) (in Bau)

Ortsumgehung Greifswald (I.-III. BA) (unter Verkehr)

AS Wilmshagen–AS Stralsund (A 20) (in Bau)

B 103 **Kyritz–Warnemünde:**
Westanbindung Rostock (unter Verkehr)

B 105 **Stralsund–Selmsdorf:**
Ortsumgehung Stralsund (V. BA) (in Bau)

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

4	Teil-Verkehrseinheiten	31,8 km
	davon	2,6 km, 4streifig
		29,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

15	Teil-Verkehrseinheiten	57,4 km
	davon	4,0 km, 4streifig
		53,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 4 **Lüneburg–Gifhorn:**
Ortsumgehung Uelzen mit Verl. bis Holdenstedt (unter Verkehr)

B 82 **BAB A 7 (AS Rhüden)–Goslar:**
Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld (in Bau)

B 212/
B 437 **Nordenham–Brake:**
Ortsumgehung Rodenkirchen-Sürwürden mit B 437, Ortsumgehung Rodenkircherwurp (unter Verkehr)

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

8	Teil-Verkehrseinheiten	33,0 km
	davon	7,8 km, 4streifig
		25,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

19	Teil-Verkehrseinheiten	64,8 km
	davon	18,4 km, 4streifig
		46,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 8 **BAB A 59 (AS Duisburg)–Leverkusen:**
Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth (unter Verkehr)

B 51 **Köln–Wuppertal:**
Ortsumgehung Wermelskirchen (in Bau)

B 54 **Gronau B-GR D/NL–Steinfurt:**
B-GR D/NL–westl. Ochtrup (A 31) (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 54 **Olpe–Siegen:**
Olpe/Krombach (A 4)–Kreuztal (in Bau)

B 56 **BAB A 565 (AS Bonn-Hardtberg)–BAB A 562 (AS Bonn-Zentrum):**
Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562) (in Bau)

B 61 **Bad Oeynhausen–Petershagen:**
Ortsumgehung Barkhausen (B 65–L 780) mit Weserauentunnel (unter Verkehr)

B 66 **Bielefeld–Barntrup:**
Südumgehung Lemgo (in Bau)

B 67 **Bocholt–Dülmen:**
Neubau von Bocholt (B 473)–Rhede (L 572) (in Bau)

B 227 **Gelsenkirchen-Erle (B 226)–BAB A 52 (AS Breitscheid):**
Essen, L 439–BAB A 44 (in Bau)

B 229 **Soest–Lüdenscheid:**
Arnsberg/Müschede–Arnsberg/Hüsten (in Bau)

B 236 **Lünen–Schwerte:**
Dortmund, Schueruferstraße–Stadtgrenze (in Bau)

B 238 **Detmold–Bad Eilsen (BAB A 2):**
Westumgehung Lemgo (L 712–N L 941) (unter Verkehr)

B 239 **Detmold–Lübbecke:**
Ortsumgehung Herford (B 61–BAB A 2) (in Bau)

B 265 **Köln–Zülpich:**
Ortsumgehung Erftstadt-Lechenich (unter Verkehr)

B 474 **Coesfeld–Lünen:**
Ortsumgehung Dülmen, Südabschnitt (in Bau)

B 484 **Overath–Siegburg:**
Ortsumgehung Lohmar (in Bau)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

1	Teil-Verkehrseinheiten	0,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

14	Teil-Verkehrseinheiten	37,5 km
	davon	9,4 km, 4streifig
		28,1 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 10 **BAB A 8 (AS Pirmasens)–Landau:**
Ausbau bei Pirmasens (BAB A 8/A 62, AS Pirmasens-Fehrbach, K 1), (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 41 **AS Ingelheim-West–(Bad Kreuznach)–Idar-Oberstein:**
Rüdesheim–Bad Kreuznach (B 428) 2. Fb. (in Bau)

B 53 **Trier–Bernkastel-Kues:**
Verlegung Biewer-Pfalzel (in Bau)

B 260 **Lahnstein–Wiesbaden:**
Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems (in Bau)

Saarland

In Bau befindlich:

1	Teil-Verkehrseinheit	2,4 km, 2streifig

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

6	Teil-Verkehrseinheiten	26,9 km
	davon	14,0km, 4streifig
		12,9 km, 2streifig

In Bau befindlich:

5	Teil-Verkehrseinheiten	18,5 km
	davon	3,1 km, 4streifig
		15,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 6 **Halle–Leipzig:**
AS Großkugel–Stadtgrenze Leipzig (unter Verkehr)

B 87 **Torgau–Leipzig:**
Ortsumgehung Eilenburg (in Bau)

B 101 **Freiberg–Nossen:**
Ortsumgehung Siebenlehn (in Bau)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

8	Teil-Verkehrseinheiten	34,2 km
	davon	14,6 km, 4streifig
		19,6 km, 2streifig

In Bau befindlich:

11	Teil-Verkehrseinheiten	38,0 km
	davon	16,7 km, 4streifig
		21,3 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 2/ **L-GR BB/ST–L-GR ST/SN**

B 187 Südumgehung Wittenberg (2. u. 3. BA) (in Bau)

B 6n **Bad Harzburg (BAB A 395)–Bernburg (BAB A 14):**
Wernigerode–Benzingerode (unter Verkehr)
Benzingerode–Blankenburg (in Bau)
Nordwestumgehung Aschersleben (unter Verkehr)

B 81 **Magdeburg–Nordhausen:**
Ortsumgehung Egeln (in Bau)
Ortsumgehung Grönigen (in Bau)

B 180 **Naumburg–Aschersleben:**
Verlängerung der Ortsumgehung Eisleben (unter Verkehr)
Ortsumgehung Rothenschirmbach (unter Verkehr)
Ortsumgehung Aschersleben (1. BA) (in Bau)
Ortsumgehung Querfurt (1. BA) (in Bau)

B 189 **Magdeburg–Stendal:**
Ortsumgehung Wolmirstedt (in Bau)

Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben:

3	Teil-Verkehrseinheiten	6,4 km
	davon	4,2 km, 4streifig
		2,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

3	Teil-Verkehrseinheiten	19,0 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 76 **Schleswig–Kiel:**
Ortsumgehung Gettorf (in Bau)

B 76 **Kiel–Lübeck-Travemünde (B 75):**
Ortsumgehung Preetz (in Bau)

B 203 **Rendsburg–Kappeln:**
Ortsumgehung Klein- und Groß Wittensee (in Bau)

B 205
B77 **(südl. Rendsburg)–B 404 (nördl. Bad Segeberg):**
Südumgehung Neumünster (unter Verkehr)

B 502 **Kiel–Schönberg i. Holstein:**
Verlegung Kiel–Brodersdorf (unter Verkehr)

Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

1	Teil-Verkehrseinheiten	3,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

8	Teil-Verkehrseinheiten	38,1 km
	davon	0,7 km, 4streifig
		37,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 4 **Schleusingen–L-GR TH/BY:**
Ortsumgehung Eisfeld (unter Verkehr)

B 85 **Weimar–L-GR TH/BY:**
Rudolstadt/Schwarza/Graba (1. + 2. BA) (Südknoten–Ankerwerk) (in Bau)

B 89 **Eisfeld–L-GR TH/BY:**
Ortsumgehung Sonneberg (1. BA) (in Bau)

B 93 **Borna–Zwickau:**
Ortsumgehung Altenburg (1. + 2. BA) (in Bau)

3.3.3 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Ende des Berichtsjahres 36 104 Bauwerke mit einer Gesamtfläche von 26,37 Mio. m^2.

Im Jahr 2002 wurden insgesamt zwölf Tunnel fertig gestellt, sodass sich jetzt insgesamt 211 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 183 in der Baulast des Bundes). Weitere 35 Tunnel befinden sich zurzeit in Bau. Im Berichtsjahr waren folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen in der Ausführung:

A 3 **Nürnberg–Regensburg:**
Talbrücke Pilsach
Kosten: rund 7,9 Mio. Euro.
Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer und Fahrbahnübergängen, Instandsetzung und Verstärkung des Überbaues, Instandsetzung der Unterbauten.

A 6 **Mannheim–Heilbronn:**
Neckartalübergang,
Kosten: rund 16,9 Mio. Euro.
Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Fahrbahnübergängen und Entwässerung, Instandsetzung des Überbaus und der Lager.

A 8 **Saarlouis–Neunkirchen:**
Sulzbachtalbrücke,
Kosten: rund 9,7 Mio. Euro.
Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Fahrbahnübergängen und Lagern, Instandsetzung und Verstärkung des Überbaus.

A 52 **Düsseldorf–Essen:**
Ruhrtalbrücke Mintard,
Kosten: rund 24,2 Mio. Euro.
Instandsetzung und Verstärkung des Überbaus, Erneuerung von Korrosionsschutz, Kappen, Abdichtung und Fahrbahnbelag.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind in den Tabellen 16 bis 18 im Anhang zusammengestellt und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2002“ dargestellt.

3.3.4 Umweltschutz

– **Lärmschutz**

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 119 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 16 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 135 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rund 3,5 Mrd. Euro (davon 104,5 Mio. Euro privat vorfinanziert).

Im Berichtsjahr wurden rund 18 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rund 38 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 15 000 m^2 Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

– Lärmschutzwälle und Steilwälle: 953 km,
– Lärmschutzwände: 1 833 km und
– Fläche der Lärmschutzfenster: 816 000 m^2.

Tabelle 8 zeigt die Aufteilung der Maßnahmen für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2002“.

Tabelle 8

Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

Land		Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		2002	gesamt	2002	gesamt	2002	gesamt
		km	km	km	km	m²	m²
1		2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	0,47	56,62	0,80	128,40	502	145 770
2	Bayern	4,37	236,82	6,28	169,24	1 835	66 882
3	Berlin	–	0,74	1,13	27,86	368	25 853
4	Brandenburg	1,39	2,41	5,14	47,75	400	9 257
5	Bremen	–	2,87	–	65,29	9	2 698
6	Hamburg	–	14,69	–	19,29	14	18 132
7	Hessen	1,85	35,75	7,74	107,77	614	70 885
8	Mecklenburg-Vorpommern	–	9,90	3,55	7,48	264	4 310
9	Niedersachsen	1,85	101,55	1,66	284,05	1 277	86 526
10	Nordrhein-Westfalen	4,25	358,47	5,02	718,28	1 753	152 853
11	Rheinland-Pfalz	–	20,38	1,46	83,20	2 686	90 994
12	Saarland	–	23,43	0,09	28,79	190	7 662
13	Sachsen	–	17,82	1,29	58,81	2 276	68 410
14	Sachsen-Anhalt	–	2,34	1,72	17,17	1 015	19 626
15	Schleswig-Holstein	2,68	53,06	0,20	53,36	24	18 256
16	Thüringen	0,86	16,62	1,48	16,36	1 509	27 819
	Bundesgebiet	**17,72**	**953,48**	**37,56**	**1 833,09**	**14 736**	**815 933**

Anmerkung: Spalten 3, 5, 7 = gesamt heißt hier: incl. 2002

– **Naturschutz und Landschaftspflege**

Durch frühzeitige Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen unterstützt der Straßenbau mit umweltbezogenen Maßnahmen die Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege.

Die Straßenbauleistungen 2002 umfassen in einem nicht unerheblichen Umfang Aufwendungen zum Umweltschutz im Zuge der Umsetzung des naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsgebotes.

Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore werden somit durch eine Trassenführung außerhalb bedeutender Schutzgebiete vermieden. Gezielte Schutzmaßnahmen gewährleisten im Rahmen einer umweltschonenden Bauausführung den Bestandsschutz wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume. Zum Schutz vor erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer werden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen. Ausreichend bemessene Talbrücken, Grünbrücken sowie artgerecht gestaltete Tierdurchlässe in Verbindung mit entsprechenden Leiteinrichtungen minimieren straßenbaubedingte Zerschneidungswirkungen und gewährleisten somit den Erhalt des vorhandenen Lebensraumverbundes. Im Bereich von Fließgewässerquerungen werden artengerecht bemessene Querungsbauwerke mit Bermen gebaut, die einen Tierwechsel entlang des Fließgewässers und den Auenverbund aufrechterhalten.

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft werden vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer behutsam renaturiert,

angrenzende Uferrandzonen aus der intensiven umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und zusammen mit neu angelegten Ufergehölzsäumen, Nass- und Feuchtwiesen zu wertvollen naturnahen Biotopverbundachsen entwickelt. Strukturarme Kulturlandschaften werden z. B. durch die Neuanlage und Entwicklung von natürlichen Waldlebensräumen sowie von artenreichen Gehölz- und Grünlandbiotopen ökologisch aufgewertet.

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt. Auf den vorbelasteten Flächen werden vielfältige floristische und faunistische Lebensräume angelegt

Die Straßenbauleistungen 2002 umfassen daneben auch Aufwendungen für die Gestaltung bzw. Einbindung der Straße in die Landschaft über eine landschaftsgerechte Straßenrandbegrünung.

Darüber hinaus sind in den Leistungen die Ausgaben für eine ökologisch orientierte Grünpflege mit gezielten Entwicklungs-, Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherung der Entwicklungsziele und Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen enthalten.

3.4 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr 2002 ausgegeben:

insgesamt:		1 580 Mio. Euro,
davon für	Bundesautobahnen:	956 Mio. Euro,
	Bundesstraßen:	624 Mio. Euro.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Mitteleinsatz auf

– Bundesautobahnen von rund 70 000 Euro/km Fahrbahn (Vollquerschnitt)

und auf

– Bundesstraßen von rund 14 300 Euro/km Fahrbahn.

3.5 Betrieb

3.5.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt:		760,5 Mio. Euro,
davon für	Bundesautobahnen:	379,8 Mio. Euro,
	Bundesstraßen:	380,7 Mio. Euro.

Hinzu kommen Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von:

insgesamt:		131,0 Mio. Euro,
davon für	Bundesautobahnen:	86,2 Mio. Euro,
	Bundesstraßen:	44,8 Mio. Euro.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenbetriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (gerundet):

- Winterdienst 5 000 Euro/km,
- Grünpflege 6 500 Euro/km,
- Reinigung/Müll 6 500 Euro/km,
- Schadensbeseitigung 9 000 Euro/km,
- Verkehrstechnik, Beleuchtung, Tunnel, Fernmeldenetz 4 500 Euro/km.

3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 2002 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 20 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden an:

- 1 000 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 200 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 12 037 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 977 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet (rund 15 000 Notrufsäulen).

3.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 11 800 km Bundesautobahnen 185 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

(N) = Neubau,
(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

A 12 **Spreeau–Frankfurt (Oder):**
AM Fürstenwalde (E)

A 38 **Halle–Göttingen:**
AM Oberröblingen (N)

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien (AM) in Bau:

A 1 **Bremen–Hamburg:**
AM Hittfeld (N)

A 3 **Frankfurt–Aschaffenburg:**
AM Weiskirchen (N)

A 5 **Karlsruhe–Heidelberg:**
AM Karlsruhe-Durlach (E)

A 10 **AD Potsdam–AK Schönefeld:**
AM Rangsdorf (E)

A 11 **AD Schwanebeck–L-GR BE/BB:**
AM Gramzow (E)

A 14 Leipzig–Magdeburg:
FM Halle-Peißen (E)

A 14 Leipzig–Magdeburg:
VRZ Halle-Peißen (N)

A 17 Dresden–B-GR D/CZ:
AM Dresden-Nickern (N)

A 19 Rostock–Wittstock:
AM Malchow (E)

A 19 Rostock–Wittstock:
FM/VRZ Malchow (E)

A 20 Rostock–Gramzow:
AM Glienke (N)

A 20 Rostock–Gramzow:
AM Bisdorf (N)

A 60 Prüm–Wittlich:
AM Prüm (E)

A 71 Erfurt–Schweinfurt:
AM Zella-Mehlis (N)

A 656 Mannheim–Heidelberg:
AM Mannheim-Seckenheim (E)

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2002“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 220 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 221 bundeseigene und 359 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind folgende bundeseigene Straßenmeistereien (SM) in Betrieb gegangen:

B 6 Aschersleben–Blankenburg:
SM Gernrode

B 122 BAB A 15 Bademeusel–B 115 Roggosen:
SM Forst

Folgende bundeseigene Straßenmeistereien (SM) befanden sich Ende des Berichtsjahres in Bau:

B 4 Coburg–Eisfeld:
SM Coburg

B 6 Dresden–Bautzen:
SM Bischofswerda

B 175 Nossen–Döbeln:
SM Döbeln

B 186 Zwenkau (B 95)–Markranstädt:
SM Zwenkau

B 282 Plauen–Schleiz:
SM Plauen

3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Infolge der beträchtlichen Verkehrszunahme werden hoch belastete und unfallreiche Streckenabschnitte des Autobahnnetzes in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet.

Diese Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen erwiesen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselverkehrszeichen erfolgt nur, wenn die Verkehrs- und Witterungsverhältnisse es erfordern – die situationsangepassten elektronischen Anzeigen sind dann jedoch für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Je nach Einsatzzweck und Anlagentypus werden die nachgewiesen positiven Verkehrssteuerungseffekte erzielt durch:

- Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen (Streckenbeeinflussung),
- Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Autobahnrouten (Netzbeeinflussung),
- Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen und -Anschlussstellen (Knotenbeeinflussung),
- Kapazitätserhöhung von Autobahnabschnitten in Verkehrsspitzenzeiten (temporäre Seitenstreifenfreigabe).

Die im Zuge von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassten aktuellen Zustandsdaten stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen (z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen, RDS-TMC) zur Verfügung.

Durch Verknüpfung der kollektiv (d. h. auf alle Verkehrsteilnehmer) wirkenden Anlagen mit individuellen Telematiksystemen (z. B. Navigationssysteme) werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Trotz der erheblichen finanziellen Anstrengungen – die bis Ende des Berichtsjahres verausgabten Bundesmittel betragen über 500 Mio. Euro – decken die in Betrieb befindlichen Anlagen (u. a. knapp 900 km Streckenbeeinflussung) noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab.

Aufgrund der weiteren Verkehrszunahme und der bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen. Ein aktuelles Beispiel für die Umsetzung intelligenter verkehrstechnischer Lösungen in geltendes Straßenverkehrsrecht ist die seit Beginn des Berichtsjahres – unter besonderen Voraussetzungen – mögliche temporäre und bedarfsangepasste Seitenstreifenfreigabe mittels fernsteuerbarer Wechselverkehrszeichen. Eine derartige Regelung – die auf Teilstücken deutscher Autobahnen (A 3, A 7, A 99) bereits erfolgreich in Betrieb ist – ist in Europa derzeit einzigartig.

Mit dem zu Beginn des Berichtsjahres bekannt gegebenen Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 hat das BMVBW die räumlichen

Schwerpunkte zukünftiger Verkehrssteuerungsaktivitäten festgelegt und die finanziellen Voraussetzungen für den Bau weiterer Verkehrsbeeinflussungsanlagen geschaffen.

Zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder sind Bundesmittel in Höhe von insgesamt 200 Mio. Euro vorgesehen – ein wichtiger und notwendiger Beitrag zur sicheren Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

Das neue Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 steht zusammen mit einer Übersichtskarte bestehender bzw. geplanter Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie weiteren Fachinformationen erstmalig auch im Internet für jedermann zur Verfügung (www.bmvbw.de, Stichwort Verkehr/Programme und Vorhaben).

Im Berichtsjahr 2002 wurden folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

A 3 Streckenbeeinflussungsanlage mit temporärer Seitenstreifenfreigabe zwischen AS Obertshausen und AK Offenbach

A 4 Streckenbeeinflussungsanlage Schorbaer Berg zwischen AS Apolda und AS Jena-Göschwitz (Fahrtrichtung Dresden)

A 7 Temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen AS Schnelsen-Nord und AS Quickborn sowie AS Neumünster-Süd und AD Bordesholm



A 46 Streckenbeeinflussungsanlage zwischen AK Wuppertal-Nord und AK Sonnborn (Fahrtrichtung Düsseldorf)

A 100/
A 111 Streckenbeeinflussungsanlage zwischen AS Spandauer Damm und AS Seestraße (A 100) sowie AD Charlottenburg und AS Saatwinkler Damm (A 111) mit Knotenbeeinflussung AD Charlottenburg

3.6 Rastanlagen an Bundesautobahnen

An den Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung.

– Bewirtschaftete Rastanlagen

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen Nebenbetriebe, wie z. B. Tankstelle, Raststätte sowie eine Verkehrsanlage, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park- und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben; die Verkehrsanlage wird von der Straßenbauverwaltung gebaut und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

Der Neubau und die Modernisierung von Nebenbetrieben durch die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG und ihre Tochter Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH schreitet auf der Grundlage z. T. neu entwickelter Betriebskonzepte zügig fort. Beide Unternehmen sind Konzessionäre der meisten Autobahnnebenbetriebe.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Motels (M) fertig gestellt und in Betrieb genommen:

A 2 **Dortmund–Berliner Ring:**
R Gütersloh-Süd (Ersatzneubau)
R Marienborn-Süd (Neubau)
T Börde-Nord (Neubau)
T und R Börde-Süd (Neubau)

A 3 **Frankfurt–Nürnberg:**
R Würzburg-Süd (Ersatzneubau)

A 4 **Eisenach–Dresden:**
R Eichelborn-Süd (Neubau)

A 5 **Frankfurt–Mannheim:**
R Alsbach-West (Ersatzneubau)

A 7 **Hamburg–Flensburg:**
T und R Holmmoor-Ost (Ersatzneubau)
T und R Aalbek-West (Ersatzneubau)

A 8 **Stuttgart–Ulm:**
T und R Gruibingen-Süd (Ersatzneubau)

A 8 **München–Salzburg:**
R Hofoldinger Forst-Süd (Ersatzneubau)

A 10 Berliner Ring:
R Seeberg-West (Neubau)

A 20 Wismar–Rostock:
T und R Fuchsberg-Nord (Neubau)

A 24 Hamburg–Berliner Ring:
R Prignitz-West (Ersatzneubau)

A 67 Rüsselsheim–Mannheim:
T und R Lorsch-Ost und West (Ersatzneubau)

A 72 Hof–Chemnitz:
T und R Vogtland-Nord (Neubau)

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Motels (M) in Bau:

A 1 Lübeck–Hamburg:
R Buddikate-Ost (Ersatzneubau)

A 1 Dortmund–Köln:
R Kucksiepen (Ersatzneubau)

A 2 Hannover–Berliner Ring:
R Börde-Nord (Neubau)

A 6 Kaiserslautern–Mannheim:
R Pfalz-Nord (Ersatzneubau)

A 7 Hannover–Kassel:
R Göttingen-Ost (Ersatzneubau)

A 9 Berliner Ring–Leipzig:
R Köckern-West (Ersatzneubau)

A 20 Wismar–Rostock:
T und R Fuchsberg-N und S (Neubau)

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2002 die in Tabelle 9, s. Seite 58 nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 2002 fertig gestellten und im Bau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2002“ dargestellt.

Besonderes Augenmerk gilt dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 „Barrierefreies Bauen“. Dazu gehören:

– Behindertenparkplätze,

– Stufenfreier Zugang zu den Nebenbetrieben,

– Behindertengerechte WC- und Waschanlagen und

– Sonstige Einrichtungen (u. a. Posttelefon).

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 370 von 428 Standorten (das sind rund 84 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Das im Jahre 1995 angelaufene „Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“, mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden sollen, wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Es umfasst ein Finanzvolumen von rund 255,6 Mio. Euro mit einer Laufzeit von zehn Jahren. Bis einschließlich 2002 wurden 91 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von rund 188 Mio. Euro durchgeführt bzw. begonnen.

– Unbewirtschaftete Rastanlagen

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1 610 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.

Aus hygienischen Gründen müssen unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC-Gebäuden ausgestattet bzw. entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen. Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 567 unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Tabelle 9

Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
– Stand: 31. Dezember 2002 –

Kurz-bez.	**Anlagentyp**	**Anzahl der Stand-orte**	**Anzahl der Nebenbetriebe**						**Summe Neben-be-triebe (Sp. 4 bis 9)**
			T	**K/R**	**M**	**W**	**TI**	**SpG**	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
T	Rastanlage mit Tankstelle	44	44	0	0	0	1	0	45
TK	Rastanlage mit Tankstelle und Kleinraststätte	49	49	49	0	1	0	0	99
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	228	228	228	0	2	1	1	460
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	49	49	49	49	0	1	0	148
K	Rastanlage mit Kleinraststätte	21	0	21	0	3	0	2	26
R	Rastanlage mit Raststätte	34	0	34	0	1	2	0	37
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	3	0	3	3	0	0	0	6
Summe		**428**	**370**	**384**	**52**	**9**	**7**	**4**	**826**

Anhang

Tabellen und Karte

Erläuterungen:

Abkürzungen in Projekt- und VKE-Bezeichnungen
(laut PROJIS-Konvention zum Datenaustausch im Berichtswesen Bund/Länder, Stand: 28 Juli 1999)

AK	Autobahnkreuz
AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle
N	Nord/Nördlich
S	Süd/Südlich
W	West/Westlich
O	Ost/Östlich
B-GR	Bundesgrenze
L-GR	Landesgrenze
(m)	mit Knoten
(o)	ohne Knoten

Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2002
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio €[1]
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr 5)	
526 02	Sachverständige	0,6
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	1,6
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation	1,3
544 01	Forschung, Untersuchungen und Ähnliches	4,3
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen	0,1
546 01	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes	–
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)	
682 01	Beitrag an nicht bundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen	1,0
	Ausgaben für Investitionen	
744 01	Privatstraßen des Bundes	0,6
744 02	Zubringerstraßen zum Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI)	–
745 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Bund)	11,6
882 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Länder)	14,5
883 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Kommunen)	43,0
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	0,4
883 03	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	0,1
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	6,0
	Bau und Betrieb der Bundesstraßen	
521 11	**Betriebliche Unterhaltung der Bundesautobahnen** (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	**351,0**
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	209,2
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	36,3
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	24,8
521 16	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	37,0
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	32,8
521 18	Elektrotechnische Anlagen	11,6

[1] Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2002
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio €[1]
1	2	3
521 19	Sonstiges	– 0,7
521 21	**Betriebliche Unterhaltung der Bundesstraßen** (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	**368,0**
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	187,0
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	27,3
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	10,4
521 26	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	76,3
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	43,4
521 28	Elektrotechnische Anlage	22,2
521 29	Sonstiges	1,3
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen)	22,6
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen)	6,0
521 52	Betriebliche Unterhaltung von Anlagen des Fernmeldenetzes (Bundesautobahnen)	0,1
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	6,3
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	6,6
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen).	–
632 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	67,3
632 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	46,8
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	35,2
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 2 000 000 DM Baukosten	15,5
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 2 000 000 DM Baukosten	12,2
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 2 000 000 DM Baukosten	17,9
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 2 000 000 DM Baukosten	6,8
741 11	**Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 741 14 bis Titel 741 18)	**1 498,3**
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	319,0
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	203,9
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	290,3
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	658,0
741 22	**Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)**	**578,5**

[1] Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2002
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio €[1]
1	2	3
741 31	**Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 741 3, 741 35 und 741 39)	**788,2**
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen	592,8
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	185,4
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	10,0
741 41	**Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)** (Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49)	**683,0**
741 43	Erhaltung von Bundesstraßen	439,3
741 45	Um- und Ausbau von Bundesstraßen	241,4
741 49	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	2,3
742 11	**Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 742 13 bis Titel 742 15)	**56,5**
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	13,4
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	2,9
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	40,2
742 21	**Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)** (Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25)	**2,2**
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen	–
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen	0,1
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	2,1
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen	5,8
743 32	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesautobahnen	89,4
745 21	**Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)** (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 25)	**15,7**
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	4,3
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	11,3
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,1
746 22	Bau von Radwegen an Bundesstraßen	76,1

[1] Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2002
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio €[1)]
1	2	3
751 97	Bedarfsplan- und Erhaltungsmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms	326,5
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	23,7
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	14,9
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10 000 DM im Einzelfall (Bundesautobahnen)	12,8
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10 000 DM im Einzelfall (Bundesstraßen)	10,9
821 11	**Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 18)	**132,3**
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	19,9
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE)	17,8
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	55,1
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	39,6
821 22	**Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)**	67,4
821 31	**Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Titel 821 35 und 821 39)	**8,8**
821 35	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	**8,1**
821 39	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	0,7
821 41	**Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)** (Summe der Titel 821 45 und 821 49)	**30,7**
821 45	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	27,6
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	3,1
821 97	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms	34,7
823 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	92,9
823 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	34,9
861 12	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesautobahnen)	0
861 22	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesstraßen)	–
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–

1) Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

Ist-Ausgaben 2002
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio €[1]
1	2	3
882 12	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
882 22	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–
	Summe Ist-Ausgaben 2002	**5 631,3**

[1] Differenzen durch Rundung

Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Baden-Württemberg					
A 6 SAARBRÜCKEN–NÜRNBERG **Viernheim (L-GR HE/BW)–AK Mannheim**	**74,8**	**6,5**	---		
Neckarbrücke Mannheim	(31,3)	(0,4)	---	**---**	**0.4**
A 8 STUTTGART /B 27 **Umbau AS Stuttgart-Degerloch**	**22,5**	**3,2**	---	**---**	**2,0**
Insgesamt **Ende 2002 in Bau:** **2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**			---	---	2,4
Bayern					
A 3 FRANKFURT/M–NÜRNBERG **AD Seligenstadt (L-GR HE/BY)–Hösbach**	**241,8**	**16,6**	**5,3**		
AS Aschaffenburg-O–AS Hösbach	(125,3)	(6,4)	---	**---**	**6,4**
Ausbau der Mainbrücke Dettelbach	**22,8**	**1,0**	---	**---**	**1,0**
A 8 STUTTGART–MÜNCHEN **L-GR BW/BY (Ö AK Ulm/Elchingen)–** **W Bubesheim (nur Südfahrbahn)**	**61,5**	**6,8**	**6,8** **(1.Fb)**	**6,8** **(1.Fb)**	**---**
Bubesheim-Augsburg-W	**424,3**	**53,4**	**6,8** **(1. Fb)**		
W Bubesheim–O Leinheim (nur Südfahrbahn)	(60,8)	(6,8)	6,8 (1.Fb)	**6,8** **(1.Fb)**	**---**
Augsburg-W–Spange Eschenried	**299,6**	**46,4**	**5,9**		
W AS Sulzemoos– W AS Dachau/Fürstenfeldbruck	(58,1)	(7,9)	---	---	**3,7**
A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG **AD Bayreuth/Kulmbach–AK Nürnberg**	**641,9**	**76,1**	**69,8**		
AS Bayreuth-Nord–TK Sophienberg	(86,3)	(6,3)	---	**---**	**6,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
A 92 MÜNCHEN–DEGGENDORF **AK Neufahrn–AS Flughafen München**	**21,1**	**6,2**	**6,2**	**6,2**	**---**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				**19,8**	
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				**6,2**	
2 Teil-Verkehrseinehiten, 1. Fahrbahn				**13,6**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**15,4**
Brandenburg					
A 10 BERLINER RING **AD Schwanebeck–AK Schönefeld**	**423,2**	**63,7**	**51,7 (davon 11,0 1. Fb)**		
AD Schwanebeck–AS Hellersdorf (Nur Bw Hohenschönhausen)	(130,3)	(18,4)	11,0 (1.Fb)	**11,0 (1.Fb)**	---
AD Spreeau–AS Königs-Wusterhausen	(60,2)	(7,8)	7,8 (davon 2,9 1. Fb)	**2,9 (2. Fb)**	---
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten				**13,9**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				**11,0**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				**2,9**	
Bremen					
A 27 CUXHAVEN–BREMEN **AS Bremen/Burglesum–AS Bremen/Freihafen**	**49,6**	**11,3**	---	**---**	**8,0**
Insgesamt					
Ende 2002 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig			**---**	**---**	**8,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Hamburg					
A 7 FLENSBURG (B-GR DK/D)–HAMBURG **HH/Othmarschen–N HH/Waltershof** **(4. Elbtunnelröhre)** [2)]	**887,1** (492,4 + 394,7)	**4,4**	---	**---**	**4,4**
Insgesamt **Bis Ende 2002 in Bau:** **1 Verkehrseinheit, zweibahnig**					**4,4**
Hessen					
A 4 BAD HERSFELD–HERMSDORF. **W Wommen (A 4)-O Herleshausen (L-GR HE/TH)**	**63,5**	**6,4**	---	**---**	**6,4**
Insgesamt **Bis Ende 2002 in Bau:** **1 Verkehrseinheit, zweibahnig**				**---**	**6,4**
Niedersachsen					
A 2 OBERHAUSEN–HANNOVER **L-GR NW/NI–Bad Nenndorf** (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**256,6**	**31,4**	**30,8**		
A 2 HANNOVER–BERLIN **AK Hannover-O–Marienborn (L-GR NI/ST)**	**663,6**	**85,3**	**80,3 (davon 6,6 2.Fb)**		
O AS Lehrte-O–W AS Peine	(86,2)	(12,7)	12,7 (davon 6,6 1.Fb)	**6,6 (2.Fb)**	**---**
O AS Braunschweig/Watenbüttel– N AS AK Braunschweig-N	(45,3)	(5,0)	---	**---**	**5,0**
A 7 HAMBURG–HANNOVER **AD Hannover-N–AD Hannover-S**	**162,5**	**29,2**	**7,3**		
N AS Großburgwedel–N AS Altwarmbüchen	(32,1)	(6,0)	0,8	**---**	**5,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
N AS Altwarmbüchen–N AK Hannover-O (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	(26,5)	(5,7)	0,8	**---**	**---**
S AS Hannover-Anderten–AD Hannover-S	(31,3)	(6,0)	0,8	**---**	**5,2**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				**6,6**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**15,4**
Nordrhein-Westfalen					
A 1 KAMEN–KÖLN					
AK Kamen–Wuppertal/Langerfeld	**420,3**	**49,9**	**37,9**		
TR Lichtendorf–AK Westhofen	(50,9)	(6,4)	---	**---**	**6,4**
AK Westhofen–AS Hagen/N	(90,9)	(5,6)	---	**---**	**5,6**
Wuppertal/Langerfeld–Wermelskirchen	**316,3**	**20,5**	**5,1**		
AS Wuppertal/Langerfeld (m)–Blombachtal (L 419)	(124,5)	(5,5)	---	**---**	**5,5**
Blombachtal (L 419)–AS Wuppertal/Ronsdorf	(35,0)	(2,7)	---	**---**	**2,7**
A 2 OBERHAUSEN–HANNOVER					
O AK Oberhausen–AS Castrop-Rauxel	**236,4**	**29,2**	**22,9**		
AS Essen/Gladbeck–AS Gelsenkirchen/Buer davon	(74,8)	(5,6)	4,5	**---**	**---**
Umbau AS Essen/Gladbeck	(7,7)	(1,1)	(1,1)	**1,1**	**---**
AS Gelsenkirchen/Buer–AK Recklinghausen	(48,7)	(5,2)	---	**---**	**5,2**
Castrop-Rauxel–AK Kamen	**221,5**	**27,8**	**19,4**		
AS Dortmund/Mengede–AS Dortmund-NO	(36,5)	(5,8)	---	**---**	**5,8**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Bau-beginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
Bereich AK Kamen	(44,6)	(2,6)	**---**	**---**	**2,6**
O Hamm–Gütersloh	**193,2**	**49,1**	**23,5**		
W AS Hamm/Uentrop–O AS Hamm/Uentrop	(41,2)	(8,1)	---	**---**	**3,4**
AS Beckum (m)–AS Oelde (m)	(42,3)	(10,6)	---	**---**	**10,6**
A 3 OBERHAUSEN–KÖLN **AK Oberhausen–AK Oberhausen-W**	**81,7**	**6,3**	**6,3**		
AK Köln/O–AD Heumar	(75,9)	(4,1)	1,1	**---**	---
AK Köln/O–Griesinger Straße	(57,7)	(3,0)	---	**---**	**3,0**
A 4 AACHEN (B-GR)–KÖLN **AK Aachen–Düren (o Rurbrücke)**	**154,3**	**21,0**	**5,7**		
AS Weisweiler–AS Düren (ohne Rurbrücke)	(51,1)	(7,9)	**---**	**---**	**7,9**
AK Kerpen–W AD Heumar	**374,9**	**27,7**	**15,9**		
AK Kerpen–AK Köln-W	(77,8)	(10,8)	**---**	**---**	**10,8**
Umbau AK Köln-W	(10,9)	(1,0)	**---**	**---**	**1,0**
A 57 GOCH (B-GR)–KÖLN **AK Meerbusch–AK Kaarst**	**33,8**	**5,3**	**---**		
AS Meerbusch–Bovert (Lärmschutz)	(8,6)	(1,0)	---	**---**	**1.0**
Umbau AS Neuß-W	(34,3)	(2,1)	---	**---**	**2,1**
A 59 DINSLAKEN–DUISBURG **AK Duisburg–Duisburg/Duissern**	**33,0**	**1,2**	**---**	**---**	**1,2**
AK Duisburg/Duissern–AS Duisburg/Hochfeld	61,2	**2,3**	---	**---**	**2,3**
Insgesamt **2002 für den Verkehr freigegeben:** **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**				**1,1**	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Bau-beginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
Bis Ende 2002 in Bau: **17 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**77,1**
Rheinland-Pfalz					
A 60 BINGEN–RÜSSELSHEIM					
AK Mainz-S–AS Laubenheim	**115,6**	**5,9**	**1,5**	**1,5**	**4,4**
Insgesamt **2002 für den Verkehr freigegeben:** **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**				**1,5**	
Bis Ende 2002 in Bau **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**					**4,4**
Sachsen					
A 4 HERMSDORF –DRESDEN					
Schmölln (L-GR TH/SN)–Limbach-Oberfrohna	**252,7**	**34,7**	**12,1**		
Schmölln (L-GR TH/SN)–AS Glauchau	(137,9)	(17,0)	12,1	**---**	**---**
davon Schmölln (L-GR TH/SN)–AS Crimmitschau	---	---	4,1	**---**	**---**
Crimmitschau–AS Höckendorf	---	---	8,0	**8,0**	**---**
AS Höckendorf–AS Gauchau	---	---	---	**---**	**4,9**
Limbach-Oberfrohna–AD Nossen	**464,3**	**49,8**	**48,9**		
AS Chemnitz-N–AS Frankenberg	(162,9)	(14,0)	13,1	**---**	**0,9**
Insgesamt **2002 für den Verkehr freigegeben:** **1 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**8,0**	
Bis Ende 2002 in Bau: **2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**5,8**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Bau-beginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Sachsen-Anhalt					
A 9 BERLIN–HERMSDORF					
Klein Marzehns (L-GR BB/ST)–Zörbig	**240,0**	**49,5**	**35,5**		
S AS Klein Marzehns (L-GR BB/ST)–S AS Köselitz	(27,9)	(8,2)	5,8	**5,8**	**2,4**
S AS Köselitz–N Elbebrücke Vockerode	(33,9)	(11,6)	---	**---**	**11,6**
Zörbig–Droyßig (L-GR ST/TH)	**707,2**	**72,6**	**46,0 (davon 7,0 1. Fb)**		
N AS Zörbig–AS Wiedemar	(148,7)	(19,6)	---	---	**9,0**
AS Wiedemar–S AS Großkugel (mit AK Schkeuditz)	(70,9)	(7,0)	7,0 (1. Fb)	---	---
davon AK Schkeuditz			7,0 (1. Fb)	**7,0 (1. Fb)**	**7,0 (2. Fb)**
S AS Großkugel–S AS Naumburg (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	(139,9)	(43,0)	1,6	---	**----**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten				**12,8**	
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				**5,8**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				**7,0**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten					**30,0**
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**23,0**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					**7,0**
Thüringen					
A 4 BAD HERSFELD–HERMSDORF					
Herleshausen (L-GR HE/TH)–Werrabrücke	**19,3**	**2,4**	**0,8**		
W Werrabrücke–O Werrabrücke	(6,2)	(0,8)	0,8	**0,8**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Bau-beginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Thüringen					
Waltershausen–AK Hermsdorf (BAB A 9)	**929,6**	**102,0**	**73,2 (davon 5,4 1. Fb)**		
W AS Waltershausen–O AS Gotha davon	(112,1)	(17,5)	17,5	**---**	---
O AS Waltershausen–W AS Gotha			(4,8)	**4,8 (2. Fb)**	---
W AS Arnstadt–AS Erfurt-O	(133,3)	(15,4)	15,4 (1.Fb)	**15,4 (1. Fb)**	**15,4 (2.Fb)**
W AS Jena-Göschwitz–W AK Hermsdorf (A 9) (Podelsatz-& Zeitsgrundbrücke) davon	(214,7)	(18,5)	11,9	**---**	---
Teufelstalbrücke			6,8	**1,0 (2.Fb)**	---
O AK Hermsdorf–Schmölln (L-GR TH/SN)	**274,5**	**38,1**	**16,4**		
O AK Hermsdorf (A 9)–AS Rüdersdorf (o)	(41,3)	(8,0)	8,0	**8,0**	---
AS Gera-Leumnitz (m)–AS Ronneburg (m)	(46,7)	(7,8)	---	**---**	**7,8**
A 9 BERLIN–HERMSDORF **Droyßig (L-GR ST/TH)–N AK Hermsdorf** (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**158,5**	**19,2**	**16,0**	**---**	---
A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG **S AK Hermsdorf–Hirschberg (L-GR TH/BY)**	**356,5**	**55,0**	**16,3**		
S AK Hermsdorf–AS Triptis davon	(83,8)	(16,7)	---	**---**	---
S AK Hermsdorf–S Tautendorfer Brücke			6,7	**6,7**	---
AS Schleiz–S AS Hirschberg (L-GR TH/BY) davon	(150,4)	(19,3)	---	**---**	---
N Wiesentabrücke–S AS Schleiz			5,1	**5,1**	**5,1**
AS Schleiz–Blintendorf			---	**---**	**9,7**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 14/-16 und 821 14/-16)

Bundesautobahnen–Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Thüringen (o) = ohne (m) = mit					
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
7 Teil-Verkehrseinheiten				**41,8**	
4 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				**20,6**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				**15,4**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				**5,8**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten					**38,0**
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**22,6**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					**15,4**
Länder insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
18 Teil-Verkehrseinheiten				**105,5**	
9 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**43,2**	
5 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				**47,0**	
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				**15,3**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
40 Teil-Verkehrseinheiten					**207,3**
38 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**184,9**
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn					**22,4**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Baden-Württemberg					
A 96 LINDAU (B-GR A/D)–MÜNCHEN					
Esseratsweiler (L-GR BY/BW)–Ferthofen (L-GR BW/BY) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**333,1**	**48,3**	**41,2**	**---**	**---**
A 98 WEIL–SCHAFFHAUSEN (B-GR D/CH)					
Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau (tw. 1. Fb)	**221,1**	**7,8**	**5,6 (1. Fb)**	**5,6 (1. Fb)**	**---**
Murg–Hauenstein (1.Fb.)	**77,7**	**9,8**	**---**		
1. BA (Luttingen)	(13,4)	(2,3)	---	**---**	**2,3 (1. Fb)**
Tiengen-West–Lauchringen-Ost (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**81,6**	**6,6**	**6,6 (1. Fb)**	**---**	**---**
A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN					
AD Rheinfelden–B-GR D/CH (m Zollanlage)	**126,8**	**4,6**	**2,2 (1. Fb)**		**2,4**
davon 1.Fb bis B 316			(2,2) (1. Fb)	**2,2 (1. Fb)**	**---**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben: **2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn**				**7,8**	
Bis Ende 2002 in Bau: **2 Teil-Verkehrseinheiten**					**4,7**
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					**2,4**
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					**2,3**
Bayern					
A 6 NÜRNBERG–WAIDHAUS					
AK Pfreimd–Waidhaus (B-GR D/CZ)	**209,1**	**33,8**	**9,3**		
W AK Pfreimd (m)–Woppenhof (km 79,4-88,8)	(76,8)	(8,4)	---	**---**	**8,4**
Woppenhof–Kaltenbaum	34,0	6,2	---	**---**	**6,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio. €	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Bau-beginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
Kaltenbaum–W AS Lohma	(54,8)	(9,9)	---	**---**	**9,9**
A 7 ULM–FÜSSEN **Oy/Mittelberg–Füssen (B-GR D/A)**	**224,3**	**22,7**	**8,4 (davon 1,9 1. Fb)**		
Nesselwang - Füssen	(124,5)	(13,5)	---	**---**	**2,0**
Füssen (B 310)–B-GR D/A (m Tunnel)	(48,6)	(2,7)	1,9 (1. Fb)	**---**	**0,8**
A 70 SCHWEINFURT–BAMBERG **Knetzgau–Eltmann** (in Bau 2. Tunnelröhre Eltmann)	**88,7**	**8,1**	**8,1 (davon 2,0 1.Fb)**	**---**	**1,0 (2. Fb)**
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT **Berkach–Schweinfurt**	**393,5**	**56,0**	**---**		
Berkach–Bad Neustadt	(102,6)	(13,7)	---	**---**	**13,7**
Bad Neustadt–Pfersdorf	(169,7)	(25,3)	---	**---**	**25,3**
Pfersdorf–Schweinfurt	(121,2)	(17,0)	---	**---**	**17,0**
A 73 SUHL–LICHTENFELS **Herbartswind (L-GR TH/BY)–Lichtenfels**	**323,4**	**36,8**	**---**		
Herbartswind (L-GR TH/BY)–Coburg	(59,2)	(12,3)	12,3	**12,3**	**---**
A 94 MÜNCHEN–NEUHAUS/INN **AK München-O–Ampfing** (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	**393,0**	**54,5**	**10,8**	**---**	**---**
Ampfing–Simbach-W (tw. 1. Fb)	**271,5**	**47,8**	**27,4 (davon 14,3 1. Fb)**		
Erharting–Winhöring	(63,5)	(9,4)	---	**---**	**9,4**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder
mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
A 96 LINDAU(B-GR D/A)–MÜNCHEN					
Memmingen-O–Buchloe	**218,0**	**41,9**	**29,6**		
AS Bad Wörishofen–AS Buchloe	(38,8)	(7,9)	7,9	**4,0**	**---**
A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN					
Langwied–Unterpfaffenhofen	**149,2**	**6,2**	**---**	**---**	**6,2**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**16,3**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
11 Teil-Verkehrseinheiten					**99,9**
10 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**98,9**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					**1,0**
Berlin					
A 100 STADTRING BERLIN					
AK Schöneberg–AD Neukölln	**466,2**	**7,2**	**6,2**		
AS Buschkrugallee (B 179)–AD Neukölln (m)	(65,5)	(1,0)	---	**---**	**1,0**
A 113 AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN					
AD Neukölln–L-GR BE/BB	**422,3**	**9,7**	**---**		
AD Neukölln–AS Späthstraße	(74,6)	(1,2)	---	**---**	**1,2**
AS Späthstraße–AS Adlershof	(157,7	(4,7)	---	**---**	**4,7**
AS Adlershof–L-GR BE/BB	(190,0)	(3,8)	---	**---**	**3,8**
Insgesamt					
Bis Ende 2002 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**10,7**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Brandenburg					
A 113n AK SCHÖNEFELDER KREUZ–BERLIN					
AK Schönefelder Kreuz–LGR (BB/BE)	**107,4**	**7,7**	**1,5** (davon 0,7zweib., 0,1 1Fb., 0,7 2.Fb)		
AK Schönefelder Kreuz–LGr (BB/Berlin)		(6,7)	1,5 (davon 0,7zweib., 0,1 1Fb., 0,7 2.Fb)	**1,5 (davon 0,7zweib., 0,1 1Fb., 0,7 2.Fb)**	**2,0 (davon 1,2 zweib., 0,7 1.Fb, 0,1 2. Fb)**
Ortsumgehung Waltersdorf (B 179)		(1,0)	---	**---**	**1,0**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				**1,5**	
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				**0,7**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				**0,1**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				**0,7**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten					**3,0**
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**2,2**
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					**0,7**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					**0,1**
Hessen					
A 44 KASSEL–EISENACH					
AK Kassel–Herleshausen (A 4)	**1050,3**	**64,3**	**---**		
AS Hessisch Lichtenau-W–AS Hessisch Lichtenau-O	(44,7)	(2,2)	---	**---**	**2,2**
AS Hessisch Lichtenau-O–AS Waldkappel-O	(209,2)	(14,8)	---	**---**	**4,4**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Hessen					
A 66 FRANKFURT/M.–FULDA					
Frankfurt/Erlenbruch–Fulda-S	**802,8**	**86,0**	**62,6**		
AS Schlüchtern-N–AS Neuhof-W	(84,0)	(8,1)	---	**---**	**6,2**
SO AS Eichenzell (B 27)–AS Fulda-S (A 7)	(36,6)	(5,8)	---	**---**	**5,8**
Insgesamt					
Bis Ende 2002 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**18,6**
Mecklenburg-Vorpommern					
A 20 LÜBECK–ROSTOCK					
Groß Grönau (L-GR SH/MV)–AK Rostock (A 19)	**659,0**	**106,2**	**92,0**	---	**---**
Groß Grönau (L-GR SH/MV)–AS Schönberg (B104)	(76,8)	(14,2)	**---**	---	**14,2**
A 20 ROSTOCK–PRENZLAU					
AK Rostock (A 19)–Gützkow	**430,7**	**88,4**	**---**		
AK Rostock (A19)–AS Sanitz (B110)	(61,6)	(14,0)	14,0	**14,0**	**---**
AS Sanitz (B 110)–AS Tessin	(77,6)	(9,5)	---	**---**	**9,5**
AS Tessin–AS Tribsees	(111,0)	(19,8)	---	**---**	**---**
davon					
AS Tessin–Langsdorf (L 19)	(78,0)	(14,0)	---	**---**	**14,0**
Gützkow–Strasburg	**352,7**	**64,7**	**---**		
AS Gützkow (B 96/B 111)–AS Jarmen (B 110n)	(71,7)	(6,8)	6,8	**6,8**	**---**
AS Neubrandenburg-N–AS Neubrandenburg-O (B197)	(38,2)	(9,5)	9,5	**9,5**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Mecklenburg-Vorpommern					
AS Neubrandenburg-O (B197)–AS Friedland (L 281)	(63,6)	(11,9)	11,9	**11,9**	---
AS Friedland (L 281)–AS Strasburg (L 282)	(49,9)	(9,4)	9,4	**9,4**	---
Strasburg–Pasewalk (L-GR MV/BB) (B 109)	**98,5**	**20,3**	**20,3**	**15,7**	---
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben: **6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**67,3**	
Bis Ende 2002 in Bau: **3 Teil- Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**37,7**
Niedersachsen					
A 26 STADE–HAMBURG					
Stade–Rübke (L-GR NI/HH) (1. Fahrbahn)	**361,7**	**30,2**	---		
SO Stade (B73)–Horneburg (K 36 n)[3)]	(176,5)	(11,7)	---	---	**11,7 (1. Fb)**
A 31 EMDEN–BOTTROP					
W Emden (L 2)–N Emden (B 210) (Westumgehung Emden)	**47,9**	**4,7**	**3,0**	---	**1,7**
AS Haren–Hubertushof (L-GR NI/NW)	**249,4**	**65,5**	**25,5**		
Geeste (K 225)–Wietmarschen (K35)	(29,6)	(5,5)	5,5	**5,5**	---
Wietmarschen (K35)–W Lingen (B 213)	(35,2)	(7,3)	---	---	**7,3**
W Lingen (B 213)–Schüttorf (L 40)	(23,6)	(13,7)	---	---	**13,7**
Schüttorf (L 40)–Hubertushof (L-Gr. NI/NW)	(39,6)	(13,5)	---	---	**13,5**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder
mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2002** **Länge km**	In Bau: **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Niedersachsen					
A 38 GÖTTINGEN–HALLE					
Friedland (A 7)–Uder (L-GR NI/TH)	**116,5**	**16,2**	**---**		
AD Friedland–SW Friedland Incl. Erweiterung A 7 im Bereich AD	(47,2)	(7,9)	---	**---**	**7,9**
A 39 WOLFSBURG–SALZGITTER					
Weyhausen–AK Braunschweig-S	**237,8**	**36,7**	**18,7**		
Weyhausen (B 188)–AS Sandkamp	(24,5)	(3,8)	---	**---**	**3,8**
Rautheim (L 625)–AK Braunschweig-S	(81,9)	(5,6)	3,4	**---**	**2,2**
A 391 WESTTANGENTE BRAUNSCHWEIG					
Braunschweig-Meinholz–AD Braunschweig-Südwest	**158,9**	**18,1**	**15,4**		
Braunschweig-Meinholz (B4)– Braunschweig-Bienrode (A 2)	(22,2)	(2,7)	---	**---**	**2,7**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**5,5**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
9 Teil-Verkehrseinheiten					**64,5**
8 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**52,8**
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					**11,7**
Nordrhein-Westfalen					
A 4 OLPE–BAD HERSFELD					
AK Olpe-S–Krombach einschl. Abzw. Krombacher Höhe	**65,2**	**9,1**	**0,3**		
AS Wenden - Krombach	(58,5)	(8,8)	---	**---**	**8,8**
A 44 AACHEN–DUESSELDORF					
Rheinquerung Ilverich [2)]	**399,5**	**5,9**	**5,9**	**5,9**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2002** **Länge km**	In Bau: **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
A 46 HAGEN–BRILON					
Arnsberg/Neheim–Nuttlar	**516,4**	**39,7**	**29,8**		
Arnsberg/Uentrop (B 7)–Wennemen (B 7/L 743)	(160,9)	(8,6)	4,1	**---**	**4,5**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				**5,9**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**13,3**
Rheinland-Pfalz					
A 1 KÖLN–SAARBRÜCKEN					
Lommersdorf (L-GR NW/RP)–AD Vulkaneifel	**341,1**	**27,9**			
Kelberg (B 410)–Daun (B 257)	(120,1)	(8,8)	---	**---**	**---**
davon					
1. BA Ortsumgehung Daun	(34,8)	(2,8)	---	**---**	**2,8**
A 60 ST.VITH (B-GR D/B)–WITTLICH					
Badem–Landscheid [2)]	**134,7** **(83,5 + 51,2)**	**13,0**	**13,0**	**13,0**	**---**
Landscheid–Wittlich [2)]	**166,3** **(103,1 + 63,2)**	**10,2**	**10,2**	**10,2**	**---**
A 63 MAINZ–KAISERSLAUTERN					
Freimersheim–Kaiserslautern-O	**253,1**	**40,5**	**28,1**		
AS Sembach–AS Kaiserslautern-O	(63,1)	(9,8)	3,2	**---**	**6,6**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**23,2**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**9,4**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder
mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Saarland					
A 8 LUXEMBURG (B-GR L/D)–SAARBRÜCKEN					
Besch (B-GR L/D)–AS Perl/Borg (1. und 2 Fahrbahn), inkl. 2. Fahrbahn Perl/Borg bis Tunnel Pellinger Berg [4)]	**74,7** **(71,2 + 3,5)**	**4,4**	**---**	**---**	**4,4**
Insgesamt **Bis Ende 2002 in Bau:** **1 Verkehrseinheit, zweibahnig**					**4,4**
Sachsen					
A 17 DRESDEN–B-GR D/CZ					
Dresden (A 4)–Dresden-S [4)]	**257,9** **(142,4 + 115,5)**	**12,6**	**3,6**		
W Dresden (A 4)–AS Kesselsdorf (B 173)	(53,6)	(3,6)	3,6	**3,6**	**---**
AS Kesselsdorf (B 173)–AS Dresden-S (B 170)	(204,3)	(9,0)	---	**---**	**9,0**
Dresden-S–B-GR D/CZ) [4)]	**299,2**	**32,0**	---		
AS Dresden-S (B 170)–AS Pirna (B 172a)	(161,5)	(12,7)	---	**---**	**12,7**
A 38 SÜDUMFAHRUNG LEIPZIG					
Lützen (B 87)–Leipzig (A 14)	**276,0**	**40,5**	**15,1**		
AS Leipzig-Südwest–AS Leipzig-S (B 2/B 95)	(224,1)	(9,5)	---	**---**	**9,5**
Insgesamt **2002 für den Verkehr freigegeben:** **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig** **Bis Ende 2002 in Bau:** **3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**3,6**	**31,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2002** **Länge km**	In Bau: **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Sachsen-Anhalt					
A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A 9)					
Görsbach (L-GR TH/ST)–Halle-S (A 143)	**386,7**	**64,7**	**8,5**		
Görsbach (L-GR TH/ST)–AS Roßla	(104,8)	(9,8)	---	**---**	**9,8**
AS Roßla–W Wallhausen (B 80)	(42,0)	(6,9)	---	**---**	**6,9**
AS Sangerhausen-S (B 86)–AS Lutherstadt Eisleben (B 180 n)	(73,3)	(17,3)	17,3	**17,3**	**---**
Halle-S (A 143)–Lützen (A 9)	**196,9**	**28,8**	**9,3**		
AD Halle-S–AS Merseburg-N	(27,9)	(5,9)	---	**---**	**5,9**
AS Merseburg-N–AS Merseburg-S	(54,7)	(9,3)	---	**---**	**9,3**
AS Merseburg-S–AS Leuna	(14,3)	(4,3)	---	**---**	**4,3**
A 143 WESTUMFAHRUNG HALLE					
AD Halle-S (A 38)-AD Halle-N (A 14)	**219,1**	**21,6**	---	**---**	
AD Halle-S (A 38)–AS Halle/Neustadt (B 80)	(61,2)	(9,0)	---	**---**	**9,0**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben: **1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig**				**17,3**	
Bis Ende 2002 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**45,2**
Schleswig-Holstein					
A 1 HEILIGENHAFEN–HAMBURG					
Heiligenhafen–Oldenburg i. SH	**86,6**	**15,5**	**---**		
N Oldenburg–W Oldenburg	(30,9)	(4,2)	4,2	**4,2**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Schleswig-Holstein					
A 20 LÜBECK–ROSTOCK					
Lübeck (A 1)–Groß Grönau (L-GR SH/MV)	**202,1**	**16,8**	**6,4**		
AS Genin (L 92)–Groß Grönau (L-GR SH/MV)	(93,6)	(10,4)	---	**---**	**10,4**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				**4,2**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					**10,4**
Thüringen					
A 38 GÖTTINGEN–HALLE					
Uder (L-GR NI/TH)–Görsbach (L-GR TH/ST)	**562,6**	**76,8**	**18,5**		
AS Bleicherode–AS Werther (B 80)	(74,3)	(14,2)	9,6	**---**	**---**
davon					
Wipperdorf–Werther			9,6	**9,6**	**---**
AS Heringen (B 80)–Görsbach (L-GR TH/ST)	(33,3)	(5,9)	**---**	**---**	**5,9**
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT					
Erfurt-Bindersleben (B 7)–AD Suhl (A 73)	**821,3**	**62,3**	**34,1**		
AS Ilmenau-O (B87)–AS Gräfenroda (B 88)	(108,9)	(10,3)	---	**---**	**10,3**
AS Gräfenroda (B 88)–AS Oberhof (B 247)	(345,1)	(11,2)	---	**---**	**11,2**
AS Suhl/Zella-Mehlis–AD Suhl (A 73)	(117,9)	(6,7)	6,7	**6,7**	**---**
AD Suhl (A 73)–Berkach (L-GR TH/BY)	**324,4**	**34,0**	**---**		
AD Suhl (A 73)–AS Meiningen-N	(145,8)	(13,8)	13,8	**13,8**	**---**
AS Meiningen-N–AS Meiningen-S (B 89)	(76,4)	(6,9)	6,9	**6,9**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder
mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Thüringen					
Meiningen-S (B 89)–Berckach (L-GR TH/BY)	96,2	13,3	---	**---**	**13,3**
A 71 SANGERHAUSEN–ERFURT/BINDERSLEBEN **Sömmerda–Erfurt/Bindersleben**	**181,7**	**33,9**	**10,7**		
N AS Sömmerda-O (m)– N AS Sömmerda-S (o)	(42,4)	(8,0)	**---**	**---**	**8,0**
N AS Sömmerda-S (m)– W AS Erfurt-N (m)	58,7	10,7	10,7	**10,7**	**---**
W AS Erfurt-N (o)–O AS Erfurt-Gispersleben (o) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	38,9	3,9	---	**---**	**---**
O AS Erfurt/Gispersleben (m)– N AS Erfurt/Bindersleben (B7) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	116,6	11,3	---	**---**	**---**
A 73 SUHL–LICHTENFELS **AD Suhl (A 71)–Eisfeld-S (L-GR TH/BY))**	**429,0**	**33,5**	**---**		
AS Eisfeld-N (B 4)–Eisfeld-S (L-GR TH/BY) (Werratalbrücke)	(43,8)	(6,5)	---	**---**	**6,5**
(o)= ohne (m) = mit					
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben: **5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**				**47,7**	
Bis Ende 2002 in Bau: **6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig**					**55,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2002)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder
mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 12

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 17/-18 und 821 17/-18)

Bundesautobahnen - Neubaustrecken -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg **Projektbezeichnung** Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt-Kosten[1)] (VKE-Kosten)[1)] Mio.	Projekt-Länge (VKE-Länge) km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Länder insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
25 Teil-Verkehrseinheiten				**200,3**	
5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				**47,7**	
3 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				**7,9**	
1 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				**0,7**	
Bis Ende 2002 in Bau:					
58 Teil-Verkehrseinheiten					**408,2**
53 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					**392,4**
3 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn					**14,7**
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn					**1,1**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme
3) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder
mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn
4) Baukostenzuschuß der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
Baden-Württemberg					
4streifige Bundesstraße					
B 33 BAB A 81/A 98 AK HEGAU–KONSTANZ Konstanz westl. Rheinbrücke–B-GR D/CH	74,9	1,8	1,1 (1. FB)	**---**	**0,6**
2streifige Bundesstraßen					
B 33 OFFENBURG–VILLINGEN-SCHWENNINGEN Ortsumgehung Hornberg	46,8	2,5	---	**---**	**2,3**
B 34 B-GR D/CH–SINGEN B-GR D/CH-AS Gottmadingen/Bietingen	17,2	2,0	---	**---**	**2,0**
Insgesamt					
Ende 2002 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten					**4,9**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**0,6**
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**4,3**
Bayern					
4streifige Bundesstraßen					
B 4 BAMBERG–COBURG Verlegung nördlich Coburg	33,4	2,4	2,4	**1,2** **(2.Fb)**	**---**
B 8 WÜRZBURG–NÜRNBERG Ausbau östlich Rottendorf[6]	7,3	2,4	2,4	**1,6**	**---**
B 469 A 45 (AS MAINHAUSEN)–AMORBACH (B 47) Verlegung Obernburg–Trennfurt BA II: zweibahniger Ausbau Obernburg–Wörth	51,9	8,4	5,9	**---**	**2,5**
2streifige Bundesstraßen					
B 2 AUGSBURG–MÜNCHEN Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	10,2	3,9	0,9	**---**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
B 16 REGENSBURG–RODING					
Verlegung Nittenau–Roding	25,6	11,3	11,3	**11,3**	---
B 27 WÜRZBURG–TAUBERBISCHOFSHEIM					
Verlegung bei Höchberg, Ausbau B 8 (2. BA)	12,5	1,3	1,3	**1,3**	---
B 279 BISCHOFSHEIM-GERSFELD					
Verlegung südl. Oberweissenbrunn	5,1	2,2	---	**---**	**0,1**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				**15,4**	
2 Teil-Verkehrseinheit,en, 4streifig				**2,8**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig, 2. Fahrbahn				**1,2**	
2 Teil-Verkehrseinheit,en, 2streifig				**12,6**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten	**78,8**		**17,4**		
2 Verkehrseinheit,en, 4streifig	**40,7**		**4,8**		
2 Verkehrseinheit,en, 2streifig	**38,1**		**12,6**		
Ende 2002 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten					**2,6**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**2,5**
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig					**0,1**
Brandenburg					
4streifige Bundesstraßen					
B 5 NAUEN–BERLIN					
A 10 (o OU Wustermark)–L-GR BB/BE (2. Fb)	41,7	11,0	9,5	**---**	**1,5**
B 96a MAHLOW (B 96)–L-GR BB/BE					
Schönefeld–Mahlow (2. Fb)	8,3	6,3	2,3	**---**	**0,5**
B 101 BERLIN–LUCKENWALDE					
BAB-Zubringer Großbeeren (A 10-L-GR BB/BE)	73,3	13,1	8,9	**---**	**4,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
noch Brandenburg					
B 101n L-GR BE/BB-TREBBIN					
BAB-Zubringer Großbeeren s A 10-L 79 (BA: 3)	8,3	2,4	2,4	**2,4**	---
BAB-Zubringer Großbeeren L 79-S Kerzendorf	8,8	2,9	2,9	**2,9**	---
2streifige Bundesstraße					
B 198 ANGERMÜNDE–GREIFFENBERG					
Ortsumgehung Angermünde (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	11,7	4,5	2,9	---	---
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**5,3**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
2 Verkehrseinheiten, 4streifig	**17,1**		**5,3**		
Ende 2002 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**6,2**
Bremen					
2streifige Bundesstraße					
B 71 BREMERHAVEN–BAB A 1 (AS BOCKEL)					
Verlegung von N L-GR HB/NI (B 6)–AS Bremerhaven/Wulsdorf	9,5	2,0	---	---	**2,0**
Insgesamt					
Ende 2002 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig					**2,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
Hessen *4streifige Bundesstraße* B 49 LIMBURG–WETZLAR Solms/Oberbiel–Wetzlar (2. Fb) davon Wetzlar/Dalheim 13. BA.	9,1	0,8	---	**---**	**0,8**
Insgesamt **Ende 2002 in Bau:** **1 Verkehrseinheit, 4streifig**					**0,8**
Mecklenburg-Vorpommern *4streifige Bundesstraße* B 103 KYRITZ–WARNEMÜNDE Westanbindung Rostock davon L 10–Schutower Kreuz 2. BA	39,9	6,2	6,2	**6,2**	**---**
Insgesamt **2002 für den Verkehr freigegeben:** **1 Verkehrseinheit, 4streifig** damit **2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:** **1 Verkehrseinheit, 4streifig**	**39,9**		**6,2**	**6,2**	
Niedersachsen *4streifige Bundesstraße* B 437 FRIEDEBURG (B 436)–STOTEL (A 27) Weserquerung, Los 1: Tunnel [2)]	357,5	2,4	---	**---**	**2,4**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2002** **Länge km**	In Bau: **Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
2streifige Bundesstraßen					
B 27 GÖTTINGEN–BRAUNLAGE (B 4) W Bad Lauterberg–O Scharzfeld	9,6	2,6	---	**---**	**2,6**
B 437 FRIEDEBURG (B 436)–STOTEL (A 27) Weserquerung, Los 2: Strecke einschl. OU Esenshamm [2)]	87,4	12,6	12,6	**12,6**	**---**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben: **1 Verkehrseinheit, 2streifig**				**12,6**	
damit **2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:** **1 Verkehrseinheit, 2streifig**	**87,4**		**12,6**		
Ende 2002 in Bau: **2 Verkehrseinheiten**					**5,0**
1 Verkehrseinheit, 4streifig					**2,4**
1 Verkehrseinheit, 2streifig					**2,6**
Nordrhein-Westfalen					
4streifige Bundesstraßen					
B 54 OLPE-SIEGEN Olpe/Krombach (A 4)-Kreuztal (ZIP)	45,9	6,0	---	**---**	**6,0**
B 56 BAB A 565 (AS BONN-HARDTBERG) – BAB A 562 (AS BONN-ZENTRUM) Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562)	25,1	0,6	---	**---**	**0,6**
B 227 GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226)– A 52 (AS BREITSCHEID) Essen, L 439–BAB A 44	39,0	3,7	---	**---**	**3,7**
B 229 A 1 (AS REMSCHEID)-LÜDENSCHEID AS Remscheid–Lennep (2. FB) (ZIP)	5,9	1,0	---	**---**	**1,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Bau-beginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
B 236 LÜNEN-SCHWERTE Dortmund, Schueruferstr–Stadtgrenze	70,9	2,6	---	**---**	**2,6**
B 239 LÜBBECKE–BAD SALZUFLEN Ortsumgehung Herford (B 61–A 2) (2. FB)	78,3	5,8	1,3	**---**	**4,5**
3streifige Bundesstraßen					
B 54 GRONAU B-GR D/NL–STEINFURT B-GR D/NL–Gronau (L 566)	36,9	7,0	4,2	**3,2**	**2,8**
B 67 BOCHOLT–BORKEN Bocholt (L 602)–Rhede (L 572)	32,7	7,1	---	**---**	**7,1**
2streifige Bundesstraße					
B 229 SOEST-LÜDENSCHEID Arnsberg/Müschede-Anrsberg/Hüsten (ZIP)	29,7	2,9	---	**---**	**2,9**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben: **1 Verkehrseinheit, 3streifig**				**3,2**	
Ende 2002 in Bau: **9 Teil-Verkehrseinheiten**					**31,2**
6 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**18,4**
2 Teil-Verkehrseinheiten, 3streifig					**9,9**
1 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**2,9**
Rheinland-Pfalz					
4streifige Bundesstraßen					
B 10 A 8 (AS PIRMASENS)–LANDAU AS Pirmasens–Fehrbach, K 1	14,3 [4)]	3,1	1,4	**---**	**1,7**
Haseneck-Waldfriedhof m AS Beckenhofstr. - AS Beckenhofstraße (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	2,4	---	AS fertig-gestellt	**---**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -							
Land Straße	Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2		3	4	**5**	**6**
noch Rheinland-Pfalz						
	AS Haseneck (B 270)–AS Husterhöhe	18,8 [4)]	1,8	---	**---**	**1,0**
	Münchweiler-Walmersbach 1. BA AS K 36 (Ständenhof)	20,3 [4)]	2,9	---	**---**	**1,0**
B 41	IDAR-OBERSTEIN (B 422)– A 60 (AS INGELHEIM-WEST) Rüdesheim–Bad Kreuznach (B 428); 2. Fb	25,3	3,5	---	**---**	**3,5**
B 42	NEUWIED–LAHNSTEIN Koblenz–Pfaffendorf Brückenkopf (2. BA)	6,7 [4)]	1,3	---	**---**	**1,3**
B 47	A 61 (KREUZ WORMS)– A 67 (KREUZ LORSCH) Rheinbrücke Worms	72,7	4,5	---	**---**	**0,9**
2streifige Bundesstraße						
B 9	WORMS Verlegung Worms-N (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	15,4	1,8	1,0	**---**	**---**
	A 60 (AK MAINZ-LAUBENHEIM)– A 6 (AK LUDWIGSHAFEN-N) Verlegung zw. Oppenheim und OU Guntersblum	19,1	6,1	---	**---**	**6,1**
Insgesamt **Ende 2002 in Bau:** **7 Teil-Verkehrseinheiten** **6 Teil-Verkehrseinheiten,** **1 Teil-Verkehrseinheit,**	 **4streifig** **2streifig**					 **15,5** **9,4** **6,1**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
Sachsen					
4streifige Bundesstraßen					
B 170 DRESDEN-ALTENBURG Autobahnzubringer A 17	10,1	3,1	---	**---**	**3,1**
B 175 NOSSEN–ZWICKAU A 4–Mosel, 1. BA Verlegung Glauchau	16,0	2,3	2,3	**2,3**	**---**
B 186 SCHKEUDITZ-ZWENKAU Autobahnzubringer A 38	3,1	1,6	1,6	**1,6**	**---**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben: **2 Verkehrseinheiten, 4streifig**				**3,9**	
damit **2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:** **2 Verkehrseinheiten 4streifig**	**19,1**		**3,9**		
Ende 2002 in Bau: **1 Verkehrseinheit, 4streifig**					**3,1**
Sachsen-Anhalt					
4streifige Bundesstraßen					
B 6n BAD HARZBURG–WERNIGERODE Neubau zwischen Wernigerode–Benzingerode (BA 4)	32,7	7,5	7,5	**7,5**	**---**
Neubau zwischen Benzingerode-AS Blankenburg (BA 5 + BA 6)	53,5	7,9	---	**---**	**7,9**
Neubau zwischen K 2368-AS Aschersleben-Nord (BA 10)	34,0	5,5	5,5	**5,5**	**---**
2streifige Bundesstraße					
B 184n ROSSLAU–A 9 (AS DESSAU-S) Südanbindung Dessau	6,7	2,5	2,5	**2,5**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2002** **Länge km**	In Bau: **Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
noch Sachsen-Anhalt					
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				**15,5**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**13,0**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**2,5**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
3 Verkehrseinheiten,	**73,4**		**15,5**		
2 Verkehrseinheiten, 4streifig	**66,7**		**13,0**		
1 Verkehrseinheit, 2streifig	**6,7**		**2,5**		
Ende 2002 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**7,9**
Schleswig-Holstein					
2streifige Bundesstraße					
B 203 RENDSBURG–KAPPELN					
Kappeln–Ellenberg	40,4	1,6	1,6	**1,6**	**---**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
1 Verkehrseinheit, 2streifig				**1,6**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
1 Verkehrseinheit, 2streifig	**40,4**		**1,6**		
Thüringen					
4streifige Bundesstraße					
B 7 ERFURT–WEIMAR					
Erfurt–Linderbach (Knoten mit Ostumfahrung Erfurt)	2,1	0,7	---	**---**	**0,7**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22, 751 94 und 821 22, 821 94)

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben: Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben: **In 2002** **Länge km**	In Bau: **Bis Ende 2002** **Länge km**
1 2		3	4	**5**	**6**
noch Thüringen					
2streifige Bundesstraße					
B 85 WEIMAR–L-GR TH/BY Rudolstadt/Schwarza/Graba 1.+2. BA (Südknoten-Ankerwerk)	22,3	4,5	---	**---**	**4,5**
Insgesamt					
Ende 2002 in Bau:					
2 Verkehrseinheiten					**5,2**
1 Verkehrseinheit, 4streifig					**0,7**
1 Verkehrseinheit, 2streifig					**4,5**
Länder insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
15 Teil-Verkehrseinheiten				**63,7**	
9 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**31,2**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig 2. Fahrbahn				**1,2**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 3streifig				**3,2**	
5 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**29,3**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
14 Verkehrseinheiten	**356,1**		**62,5**		
9 Verkehrseinheiten, 4streifig	**183,5**		**33,2**		
5 Verkehrseinheiten, 2streifig	**172,6**		**29,3**		
Ende 2002 in Bau:					
32 Teil-Verkehrseinheiten					**84,4**
22 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**52,0**
2 Teil-Verkehrseinheiten, 3streifig					**9,9**
8 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**22,5**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Baden-Württemberg					
4streifige Bundesstraßen					
B 10 GÖPPINGEN–GEISLINGEN Göppingen-O–Süßen-O (Ortsumgehung Eislingen)	37,5	3,1	---	**---**	**3,1**
B 14/ A 831 STUTTGART–WAIBLINGEN Winnenden-Mitte–Winnenden-S	30,5	1,5	---	**---**	**0,6**
Verlegung in Stuttgart (Südheimer Platz–Schattenring)	58,5	2,2	0,7	**---**	**1,5**
B 29 LORCH–AALEN Ortsumgehung Schwäbisch Gmünd (1. Fb) 1. Teil-BA	38,5	1,3	0,8	**---**	**0,5**
B 31 FREIBURG–HÜFINGEN Ortsumgehung Freiburg-O [2)]	271,8 (177,4 + 94,5)	5,7	5,7	**5,7**	**---**
Freiburg (Schwarzwaldstraße)–Kirchzarten Kappel (Vorleistungen für Freiburg-O)	28,8	(6,0)	(6,0)	**(6,0)**	**---**
Kirchzarten–Buchenbach	24,9	4,6	4,6	**4,6**	**---**
Ortsumgehung Döggingen (Gauchachtalbrücke nur 1. Fb)	71,9	3,5	3,5	**3,5**	**---**
B 462 RASTATT–FREUDENSTADT Rastatt (A 5)–Rotenfels (2. Fb)	31,4	6,7	6,7 (2. Fb)	**0,5** (2. Fb)	**---**
B 535 SCHWETZINGEN-LEIMEN (B 3) Ortsumgehung Schwetzingen/Plankstadt	65,7	6,1	---	**---**	**6,1**
2streifige Bundesstraßen					
B 3 KARLSRUHE–RASTATT Ortsumgehung Karlsruhe-Wolfartsweier	14,9	2,3	---	**---**	**2,3**
B 3 RASTATT–BADEN-BADEN Ortsumgehung Baden/Oos	12,9	1,9	1,9	**1,9**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Baden-Württemberg					
BADEN-BADEN–OFFENBURG Ortsumgehung Bühl/Ottersweier	23,4	9,9	6,5	**---**	**3,4**
EMMENDINGEN–FREIBURG Ortsumgehung Wasser	12,5	3,7	---	**---**	**3,7**
B 19 HEIDENHEIM–A 7 (AS GIENGEN)-HERBRECHTINGEN Verlegung in Herbrechtingen	14,7	2,3	0,4	**0,4**	**1,5**
B 27 TÜBINGEN-ROTTWEIL/SÜD Nordumgehung Rottweil	12,0	2,9	2,9	**2,4**	**---**
Tübingen-(Bläsibad)-Nehren (L 394) (2. Fb)	63,1	7,0	---	**---**	**0,2**
B 28 REUTLINGEN–URACH Ortsumgehung Metzingen	22,4	2,8	---	**---**	**2,8**
B 31 FRIEDRICHSHAFEN–LINDAU Ortsumgehung Eriskirch	18,9	2,8	---	**---**	**2,0**
B 35 GERMERSHEIM–BRUCHSAL Ortsumgehung Karlsdorf	37,2	7,0	7,0	**4,5**	**---**
B 36 MANNHEIM–KARLSRUHE Ortsumgehung Graben-Neudorf	38,0	6,2	---	**---**	**6,2**
KARLSRUHE–RASTATT Ortsumgehung Durmersheim-Bietigheim	36,1	9,7	---	**---**	**9,7**
B 293 KARLSRUHE–HEILBRONN Ortsumgehung Bretten-Gölshausen	10,9	3,4	---	**---**	**3,4**
B 298 SCHWÄBISCH GMÜND–GAILDORF Ortsumgehung Mutlangen	18,7	2,6	---	**---**	**2,6**
B 312 REUTLINGEN–RIEDLINGEN Ortsumgehung Pfullingen	54,9	4,6	---	**---**	**4,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Baden-Württemberg					
B 317 WEIL AM RHEIN–SCHOPFHEIM Lörrach–Weil am Rhein (Zollfreie Straße) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	48,8	4,1	2,8	**---**	**---**
B 463 PFORZHEIM–CALW Teilortsumgehung Calw-Hirsau	4,7	1,1	---	**---**	**1,1**
B 464 BÖBLINGEN–TÜBINGEN Böblingen–N Holzgerlingen	21,7	4,3	4,1	**4,1**	**0,2**
B 465 EHINGEN–BIBERACH Ortsumgehung Ehingen-Berg	7,3	2,6	---	**---**	**1,0**
B 492 HERBRECHTINGEN–GUNDELFINGEN Ortsumgehung Hermaringen	17,4	2,8	---	**---**	**2,8**
B 518 BAD SÄCKINGEN–SCHOPFHEIM Verlegung bei Wehr (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	24,8	4,0	1,5	**---**	**---**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
10 Teil-Verkehrseinheiten				**33,6**	
5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**20,3**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig, 2. Fahrbahn				**0,5**	
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**13,3**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
8 Ortsumgehungen	**490,9**		**38,3**		
4 Ortsumgehungen, 4streifig	**397,4**		**19,8**		
1 Ortsumgehung, 4streifig, 2. Fahrbahn	**31,4**		**6,7**		
3 Ortsumgehungen, 2streifig	**62,1**		**11,8**		
Ende 2002 in Bau:					
22 Teil-Verkehrseinheiten					**58,7**
5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**11,8**
16 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**46,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Bayern					
4streifige Bundesstraßen					
B 2 AUGSBURG–DONAUWÖRTH					
Ortsumgehung Meitingen	45,5	8,8	---	**---**	**8,8**
Ortsumgehung Stettenhofen	22,1	4,9	---	**---**	**4,9**
B 17 AUGSBURG–LANDSBERG A. LECH					
Ortsumgehung Klosterlechfeld	9,5	2,9	2,9	**2,9**	**---**
B 19 IMMENSTADT–KEMPTEN					
Ortsumgehung Waltenhofen [5]	14,4	2,9	0,7	**0,7**	**2,2**
2streifige Bundesstraßen					
B 13 WÜRZBURG–ANSBACH					
Ortsumgehung Randersacker	12,7	2,9	2,9	**1,4**	**---**
B 16 KRUMBACH–DONAUWÖRTH					
Ortsumgehung Gundelfingen und Lauingen	20,3	9,4	9,4	**9,4**	**---**
Ortsumgehung Nordheim	6,0	2,0	---	**---**	**2,0**
B 16 DONAUWÖRTH–NEUBURG A. D. DONAU					
Ortsumgehung Genderkingen (B 2–Rain a. Lech) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	19,5	7,5	6,1	**---**	**---**
Ortsumgehung Unter-/Oberhausen	13,5	5,3	---	**---**	**5,3**
B 20 FURTH I. WALD–SIMBACH A. INN					
Verlegung zwischen Cham–Rissmansdorf	19,2	9,5	4,9	**4,9**	**---**
davon					
OU Wilting–Traitsching	(11,1)	(4,9)	(4,9)	**(4,9)**	**---**
B 20 FALKENBERG-LINDAU					
Ortsumgehung Malgersdorf	10,0	4,4	---	**---**	**4,4**
B 22 BAYREUTH-WEIDEN-CHAM					
Ortsumgehung Waldeck	5,1	1,3	---	**---**	**1,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
B 26 ASCHAFFENBURG–LOHR Ausbau (Verkehrsentlastung) Goldbach/Hösbach	12,1	1,9	1,8	**1,0**	**0,1**
B 173 KRONACH-HOF A. D. SAALE Ortsumgehung Wallenfelds	10,0	4,6	---	**---**	**4,6**
B 299 CHEB-MITTERTEICH Ortsumgehung Waldsassen/Hundsbach	19,8	8,0	---	**---**	**1,0**
B 299 BERCHING-NEUMARKT Ortsumgehung Mühlhausen	5,0	2,3	---	**---**	**2,3**
B 299 ALTÖTTING–TROSTBERG Westumfahrung Unterneukirchen	7,6	5,0	0,8	**---**	**4,2**
B 300 AUGSBURG–A 9 (AS LANGENBRUCK) Ortsumgehung Dasing	15,3	4,6	---	**---**	**4,6**
B 303 COBURG–KRONACH Verlegung Sonnefeld–Johannisthal (1. BA) Verlegung südlich Sonnefeld	6,5	12,5	---	**---**	**3,3**
B 470 NEUSTADT A. D. A.–FORCHHEIM Ortsumgehung Diespeck	7,8	2,0	---	**---**	**2,0**
B 472 SCHONGAU-BICHL Ortsumgehung Peißenberg	36,9	7,0	---	---	**7,0**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
6 Teil-Verkehrseinheiten				**20,3**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**3,6**	
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**16,7**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
3 Ortsumgehungen	**42,5**		**15,2**		
1 Ortsumgehung, 4streifig	**9,5**		**2,9**		
2 Ortsumgehungen, 2streifig	**33,0**		**12,3**		

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Bayern					
Ende 2002 in Bau:					
16 Teil-Verkehrseinheiten					**58,0**
3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**15,9**
13 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**42,1**
Brandenburg					
4streifige Bundesstraße					
B 96 BERLIN–L-GR BB/MV					
Ortsumgehung Oranienburg	66,3	13,6	5,9	**5,9**	**7,7**
2streifige Bundesstraßen					
B 1 L-GR ST/BB–BRANDENBURG					
OU Plaue	14,0	2,5	2,5	**2,5**	**---**
B 1/ B 167 Berlin-LG BRD/PL					
Ortsumgehung Seelow	28,4	13,1 (7,7 B 1; 5,4 B 167)	---	**---**	**7,8** (5,7 B 1; 2,1 B 1)
Ortsumgehung Küstrin-Kietz	12,3	4,2	---	**---**	**0,5**
B 2 BERLIN–BAB A 11 (B-GR D/PL)					
Ortsumgehung Schwedt/Vierraden	45,0	22,1	10,8	**---**	**11,3**
B 5 NAUEN–BERLIN					
Ortsumgehung Nauen	6,3	5,3	5,3	**5,3**	**---**
B 87 FRANKFURT/ODER–LÜBBEN					
Ortsumgehung Beeskow	25,8	10,6	10,6	**6,0**	**---**
Ortsumgehung Müllrose	17,5	7,1	---	**---**	**2,1**
B 87 LÜBBEN-SCHLIEBEN					
Ortsumgehung Luckau	14,7	9,3	---	**---**	**4,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Brandenburg					
B 101 BERLIN–JÜTERBOG					
Ortsumgehung Jüterbog	7,6	4,7	---	**---**	**4,7**
Ortsumgehung Luckenwalde	34,0	17,0	---	**---**	**9,0**
B 101 HERZBERG–ELSTERWERDA					
Ortsumgehung Bad Liebenwerda	11,1	4,1	0,7	**0,7**	**0,7**
B 103 WITTSTOCK-PERLEBERG Ortsumgehung Pritzwalk (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	15,5	7,6	---	**---**	**---**
B 112 KÜSTRIN/KIETZ (B-GR D/PL)–FRANKFURT/ODER					
Ortsumgehung Frankfurt/Oder (2. BA) (B 5–BAB A 12)	24,0	6,8	4,4	**3,4**	**2,4**
B 112 EISENHÜTTENSTADT–FORST					
Ortsumgehung Guben (1. BA) Südabschnitt	14,1	7,8	---	**---**	**7,8**
B 167 FRANKFURT/ODER–EBERSWALDE					
Ortsumgehung Bad Freienwalde	25,6	9,7	4,7	**4,7**	**5,0**
B 169 COTTBUS-ELSTERWERDA Ortsumgehung Senftenberg (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	32,3	9,9	---	**---**	**---**
B 189 PRITZWALK–WITTENBERGE					
Ortsumgehung Perleberg	21,2	9,5	8,3	**8,3**	**---**
Ortsumgehung Weisen	11,5	3,7	---	**---**	**3,7**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
8 Teil-Verkehrseinheiten				**36,8**	
1 Teil-Verkehrseinheit 4streifig				**5,9**	
7 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**30,9**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
3 Ortsumgehungen, 2streifig	**46,1**		**18,4**		

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Brandenburg					
Ende 2002 in Bau:					
13 Teil-Verkehrseinheiten					**67,0**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**7,7**
12 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**59,3**
Hessen					
2streifige Bundesstraßen					
B 3 MÜNDEN–KASSEL Ortsumgehung Fuldatal/Ihringshausen	15,8	3,5	---	**---**	**3,5**
B 8 LIMBURG–KÖNIGSTEIN Ortsumgehung Brechen/Oberbrechen	4,1	2,0	2,0	**2,0**	**---**
B 62 SO WALDBRÖL–BARCHFELD Ortsumgehung Biedenkopf/Wallau [2)]	82,2 (37,3 + 16,9)	4,8	4,8	**1,5**	**---**
Ortsumgehung Biedenkopf [2)]	28,0 (18,6 + 9,4)	1,9	1,9	**1,9**	**---**
B 249 ESCHWEGE–MÜHLHAUSEN Ortsumgehung Wanfried	5,6	2,7	---	**---**	**2,7**
B 252 BAB A 44 (AS DIEMELSTADT)–AROLSEN Ortsumgehung Diemelstadt/Rhoden	7,2	5,2	---	**---**	**5,2**
B 253 KORBACH–BIEDENKOPF Ortsumgehung Frankenberg/Röddenau und Frankenberg	16,2	7,2	---	**---**	**7,2**
B 426 DARMSTADT–HÖCHST (ODENWALD) Verlegung bei Mühltal/Niederramstadt (2. BA)	41,8	3,5	---	**---**	**3,5**
B 426 GERNSHEIM (B 44)–DARMSTADT Ortsumgehung Pfungstadt	16,6	7,4	---	**---**	**7,4**
B 456 NW WEILBURG (B 49)–USINGEN Teilortsumgehung Weilburg	22,0	1,0	---	**---**	**1,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Hessen					
B 457 GIESSEN–HUNGEN Ortsumgehung Lich/Langsdorf	4,9	2,2	2,2	**2,2**	---
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben: **4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig**				**7,6**	
damit **2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:** **4 Ortsumgehungen, 2streifig**	**119,2**		**10,9**		
Ende 2002 in Bau: **7 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig**					**30,5**
Mecklenburg-Vorpommern					
4streifige Bundesstraße					
B 96 ZITTAU–SASSNITZ Ortsumgehung Stralsund (I.-III. BA); Bhf. Knoten–Rügendamm Umspannwerk [3]	78,0	3,5	3,5	**3,5**	---
Ortsumgehung Stralsund (IV. BA); Knoten Teschenhagen–Knoten Umspannwerk	41,0	6,1	---	**---**	**6,1**
AS Wilmshagen (L 30) (m)-AS Stralsund (A 20)	29,6	9,4	---	**---**	**9,4**
B 105 STRALSUND-SELMSDORF Ortsumgehung Stralsund (V. BA); Knoten Umspannwerk-Knoten Grünhufer Bogen	26,2	5,4	0,2	**0,2**	**2,2**
2streifige Bundesstraßen					
B 96 ZITTAU–SASSNITZ Westumgehung Greifswald (I.–IV. BA)	42,1	13,2	9,2	**9,2**	---
B 105 STRALSUND-AS ROSTOCK-OST (A 19) Ortsumgehung Ribnitz	25,6	5,9	---	**---**	**5,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Mecklenburg-Vorpommern					
B 109 GREIFSWALD–PRENZLAU Ortsumgehung Anklam (2. BA); Anklam (B 110)–B 197	11,6	2,5	2,5	**2,5**	**---**
B 192 WAREN–NEUBRANDENBURG Ortsumgehung Penzlin (2. BA)	7,2	1,8	---	**---**	**1,8**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				**15,4**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**3,7**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**11,7**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
2 Ortsumgehungen	**89,6**		**6,0**		
1 Ortsumgehung, 4streifig	**78,0**		**3,5**		
1 Ortsumgehung, 2streifig	**11,6**		**2,5**		
Ende 2002 in Bau:					
5 Teil-Verkehrseinheiten					**25,4**
3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**17,7**
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**7,7**
Niedersachsen					
4streifige Bundesstraße					
B 217 HANNOVER–HAMELN Ortsumgehung Weetzen und Evesdorf	30,4	6,9	5,8	**2,6**	**1,6**
2streifige Bundesstraßen					
B 4 LÜNEBURG–GIFHORN Ortsumgehung Uelzen m Verl. bis Holdenstedt	37,6	12,8	12,8	**8,4**	**---**
B 51 OSNABRÜCK–BREMEN Ortsumgehung W Diepholz	12,8	3,9	---	**---**	**3,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
B 64 HOLZMINDEN–SEESEN					
Ortsumgehung Bevern (Allersheim-O Lobach)	17,9	5,5	---	**---**	**5,5**
B 68 OSNABRÜCK–CLOPPENBURG					
Ortsumgehung Bersenbrück	16,1	5,4	---	**---**	**5,4**
B 69 A 1 (AS CLOPPENBURG)–DIEPHOLZ					
N Vechta–S L 843 (Nordteil OU Vechta)	9,5	4,4	---	**---**	**4,4**
S L 843–S Vechta (Südteil OU Vechta)	16,7	4,9	---	**---**	**4,9**
B 71 SALZWEDEL-BREMERHAVEN					
Ortsumgehung Beverstedt	6,2	2,9	---	**---**	**2,9**
B 82 A 7 (AS RHUEDEN)–GOSLAR					
Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld	38,5	8,2	4,1	**---**	**4,1**
B 188 HANNOVER–OEBISFELDE					
Ortsumgehung Meinersen	4,8	2,9	---	**---**	**2,9**
B 212 NORDENHAM–BRAKE					
Ortsumgehung Rodenkirchen/Sürwürden m B 437, OU Rodenkircherwurp	46,5	8,2	8,2	**8,2**	**---**
B 216 LÜNEBURG–DANNENBERG					
Ortsumgehung Dahlenburg (Nordumgehung)	11,7	6,1	---	**---**	**6,1**
B 244 WITTINGEN–WERNIGERODE					
Ortsumgehung Helmstedt (B 1–B 245)	13,6	3,2	---	**---**	**3,2**
B 403 EHMLICHHEIM–BAD BENTHEIM					
Ortsumgehung Neuenhaus	10,4	4,0	---	**---**	**4,0**
B 446 NÖRTEN-HARDENBERG–DUDERSTADT					
Ortsumgehung Esplingerode	6,4	3,5	---	**---**	**3,5**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Niedersachsen					
Insgesamt					
2002für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				**19,2**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4treifig				**2,6**	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**16,6**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
2 Ortsumgehungen, 2streifig	**84,1**		**21,0**		
Ende 2002 in Bau:					
13 Teil-Verkehrseinheiten					**52,4**
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					**1,6**
12 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**50,8**
Nordrhein-Westfalen					
4streifige Bundesstraßen					
B 8 A 59 (AS DUISBURG)–LEVERKUSEN Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth	33,6	5,1	5,1	**5,1**	**---**
B 61 BAD OEYNHAUSEN–PETERSHAGEN Ortsumgehung Barkhausen (B 65–L 780) m Weserauentunnel	84,6	2,7	2,7	**2,7**	**---**
2streifige Bundesstraßen					
B 1 A 1 (AS UNNA-ZENTRUM)– A 33 (PADERBORN-ZENTRUM) Ortsumgehung Werl	10,1	3,0	---	**---**	**3,0**
B 51 REMSCHEID–KÖLN Ortsumgehung Wermelskirchen	25,3	3,6	---	**---**	**3,6**
B 55 B 61 (SÜDL. GÜTERSLOH)–OLPE Ortsumgehung Warstein/Belecke	7,6	0,9	---	**---**	**0,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio. €	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
B 56 GANGELT-ALDENHOVEN					
Ortsumgehung Puffendorf (ZIP)	12,5	4,0	---	**---**	**4,0**
B 64 PADERBORN–HOLZMINDEN					
Neubau Höxter/Albaxen–Stahle mit Nordabschnitt Höxter (Anteil NW ohne Weserbrücke)	11,5	6,8	6,8	**3,8**	**---**
B 66 BIELEFELD-BARNTRUP					
Südumgehung Lemgo	17,5	5,2	---	**---**	**5,2**
B 70 A 30 (AS RHEINE-NORD)–WESEL (B 58)					
Ortsumgehung Metelen	11,3	5,4	5,4	**5,4**	**---**
B 238 DETMOLD–RINTELN					
Ortsumgehung Lemgo, Südabschnitt (L 712-L 941)	21,6	4,6	4,6	**4,6**	**---**
B 265 KÖLN–ZÜLPICH					
Ortsumgehung Erftstadt/Lechenich	10,9	5,7	5,7	**5,7**	**---**
B 474 GRONAU-OLFEN					
Ortsumgehung Coesfeld/Lette	5,5	3,0	---	**---**	**3,0**
Ortsumgehung Dülmen (Südabschnitt) (L 551-S K 45)	18,1	7,5	---	**---**	**7,5**
B 475 B 70 (NÖRDL. RHEINE)–A 44 (AS SOEST)					
Westumgehung Ennigerloh (B 475-K 57)	8,3	3,3	---	**---**	**3,3**
B 477 A 61 (AS BERGHEIM)–ZÜLPICH					
Westumgehung Kerpen/Blatzheim	7,4	5,3	3,4	**2,5**	**1,9**
B 484 OVERATH–SIEGBURG					
Ortsumgehung Lohmar	10,3	1,2	---	**---**	**1,2**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Nordrhein-Westfalen					
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
7 Teil-Verkehrseinheiten				**29,8**	
2 Teil-Verkehrseinheiten 4streifig				**7,8**	
5 Teil-Verkehrseinheiten 2streifig				**22,0**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
6 Ortsumgehungen	**173,5**	**30,3**			
2 Ortsumgehungen, 4streifig	**118,2**	**7,8**			
4 Ortsumgehungen, 2streifig	**55,3**	**22,5**			
Ende 2002 in Bau:					
10 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**33,6**
Rheinland-Pfalz					
4streifige Bundesstraßen					
B 257 A 565 (AS GRAFSCHAFT)–ADENAU					
Ortsumgehung Altenahr 1. BA + 2. BA (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	56,0	3,1	2,8	**---**	**---**
B 266 EUSKIRCHEN–BAD NEUENAHR					
Bad Neuenahr–westl. Bad Bodendorf (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	104,5	6,9	4,5	**---**	**---**
2streifige Bundesstraßen					
B 37 KAISERSLAUTERN-BAD DÜRKHEIM					
Ortsumgehung Hochspeyer	14,9	4,4	---	**---**	**4,4**
B 38 WISSEMBOURG (B-GR F/D)–LANDAU					
Ortsumgehung Niederhorbach [5)]	1,6	0,7	0,7	**0,7**	**---**
B 39 NEUSTADT–SPEYER					
Ortsumgehung Geinsheim [6)]	5,6	3,4	---	**---**	**3,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Rheinland-Pfalz					
B 47 A 6 (AS WATTENHEIM)–WORMS Ortsumgehung Eisenberg (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	6,8	3,1	---	**---**	**---**
B 49 KOBLENZ-MONTABAUR Ortsumgehung Neuhäusel	25,2	3,8	---	**---**	**3,8**
B 53 TRIER–BERNKASTEL-KUES Verlegung Biewer–Pfalzel	30,4	4,0	---	**---**	**4,0**
B 257 ALTENAHR–ADENAU Ortsumgehung Hönnigen/Ahr	4,9	1,6	---	**---**	**1,6**
B 260 LAHNSTEIN–WIESBADEN Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems [4)]	97,5	4,2	0,6	**---**	**3,6**
B 270 LAUTERECKE–KAISERSLAUTERN Ortsumgehung Wolfstein	9,4	1,6	---	**---**	**1,6**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**0,7**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
1 Ortsumgehung, 2streifig	**1,6**		**0,7**		
Ende 2002 in Bau:					
7 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**22,0**
Saarland					
2streifige Bundesstraße					
B 51 SAARLOUIS–SAARBRÜCKEN Ortsumgehung Ensdorf (L 139–B 51 alt)	24,1	2,4	---	**---**	**2,4**
B 423 HABKIRCHEN–A 8 (AS EINÖD) Verlegung in Blieskastel (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	1,5	0,8	0,5	**--**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Saarland					
Insgesamt **Ende 2002 in Bau:** **1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig**					**2,4**
Sachsen					
4streifige Bundesstraßen					
B 6 HALLE–LEIPZIG AS Großkugel–Stadtgrenze Leipzig m OU Schkeuditz [2)]	64,2 (55,1 + 9,1) davon 14,3 aus Titel 741 22 + 821 22	10,1	10,1	**10,1**	**---**
2streifige Bundesstraßen					
B 6 HALLE–GÖRLITZ A 14, AS Leipzig-Ost–östl. Gerichshain	10,1	6,0	6,0	**6,0**	**---**
B 87 LEIPZIG–L-GR SN/BB Ortsumgehung Eilenburg	45,0	5,5	---	**---**	**5,5**
B 92 GERA–SCHÖNBERG Ortsumgehung Bad Brambach	9,8	3,7	3,7	**3,7**	**---**
B 101 ELSTERWERDA–AUE Ortsumgehung Siebenlehn	5,0	2,0	---	**---**	**2,0**
B 156 BAUTZEN–BAD MUSKAU Stadtaußenring Bautzen	5,7	3,2	3,2	**3,2**	**---**
B 173 HOF–DRESDEN					
Teilortsumgehung Mylau	3,5	1,4	---	**---**	**1,4**
Ortsumgehung Lichtenstein	20,3	6,5	---	**---**	**6,5**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen					
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				**23,0**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				**10,1**	
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**12,9**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
4 Ortsumgehungen	**89,8**		**23,0**		
1 Ortsumgehung, 4streifig	**64,2**		**10,1**		
3 Ortsumgehungen, 2streifig	**25,6**		**12,9**		
Ende 2002 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**15,4**
Sachsen-Anhalt					
4streifige Bundesstraße					
B 81 EGELN-MAGDEBURG					
Ortsumgehung Egeln, Nord	14,0	3,5	---	**---**	**2,1**
B 187 BRANDIS-LUTHERSTADT WITTENBERG					
Südumfahrung Wittenberg, 2. BA	11,0	1,7	---	**---**	**1,0**
/B 2 Ortsumgehung Wittenberg, 3. BA	6,3	1,3	---	**---**	**0,7**
B 189 MAGDEBURG–STENDAL					
Ortsumgehung Elben/Wolmirstedt	39,7	6,6	1,6	**1,6**	**5,0**
2streifige Bundesstraßen					
B 81n HALBERSTADT–EGELN					
Ortsumgehung Gröningen	9,9	5,8	---	**---**	**5,8**
B 86 SANGERHAUSEN–EISLEBEN					
Ortsumgehung Riestedt, Südumgehung, 3. BA	7,3	3,1	3,1	**3,1**	**---**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1] Mio.	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	Für den Verkehr freigegeben **In 2002** **Länge km**	In Bau **Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
noch Sachsen-Anhalt					
B 91 A 9 (AS NAUMBURG)–ALTENBURG					
Ortsumgehung Theißen	14,4	4,3	---	**---**	**3,7**
B 100 WITTENBERG (B 2)–HALLE/SAALE (B 6)					
Ortsumgehung Gräfenhainichen, 3. BA	4,3	1,6	1,6	**1,6**	**---**
B180 NAUMBURG–ASCHERSLEBEN					
Ortsumgehung Rothenschirmbach (Zubringer A 38)	17,4	8,6	8,6	**8,6**	**---**
Ortsumgehung Aschersleben	8,7	2,5	---	**---**	**0,5**
/B 250 Ortsumgehung Querfurt	19,5	8,1	---	**---**	**2,2**
B 183 BITTERFELD-KÖTHEN					
Ortsumgehung Sandersdorf. 3 TA	7,0	3,5	---	**---**	**3,5**
B 184 MAGDEBURG-ZERBST					
Ortsumgehung Leitzkau	4,6	3,8	3,8	**3,8**	**---**
B 246a GOMMERN-WANZLEBEN					
Ortsumgehung Schönebeck, 1. BA	7,7	5,6	---	**---**	**5,6**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
5 Teil-Verkehrseinheiten				**18,7**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				**1,6**	
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**17,1**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
4 Ortsumgehungen, 2streifig	**33,6**		**17,1**		
Ende 2002 in Bau:					
10 Teil-Verkehrseinheiten					**30,1**
4 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**8,8**
6 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**21,3**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Schleswig-Holstein					
4streifige Bundesstraße					
B 502 KIEL–SCHÖNBERG I. HOLSTEIN Verl. Kiel–Brodersdorf	38,7	9,2	9,2	**4,2**	**---**
2streifige Bundesstraßen					
B 76 KIEL–LÜBECK-TRAVEMÜNDE (B 75) Ortsumgehung Preetz	32,6	8,8	---	**---**	**8,8**
B 76 SCHLESWIG-KIEL Ortsumgehung Gettorf	16,8	4,9	---	**---**	**4,9**
B 203 RENDSBURG-KAPPELN Ortsumgehung Klein- und Groß Wittensee	7,7	5,3	---	**---**	**5,3**
B 205 B 77 (SÜDL. RENDSBURG)– B 404 (NÖRDL. BAD SEGEBERG) Südumgehung Neumünster	37,0	16,9	16,9	**0,6**	**---**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten				**4,8**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				**4,2**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				**0,6**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
2 Ortsumgehungen	**75,7**		**26,1**		
1 Ortsumgehung, 4streifig	**38,7**		**9,2**		
1 Ortsumgehung, 2streifig	**37,0**		**16,9**		
Ende 2001 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten 2streifig					**19,0**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Thüringen					
2streifige Bundesstraßen					
B 19 MEININGEN (B 280)–EISENACH (B 7/B 84)					
Ortsumgehung Barchfeld (2. BA)	8,9	3,1	---	**---**	**3,1**
B 89 MEININGEN–SONNEBERG					
Ortsumgehung Eisfeld	4,0	0,9	---	**---**	**0,9**
B 89 EISFELD–HAßLACH (B 85)					
Ortsumgehung Sonneberg	16,7	16,1	---	**---**	**16,1**
B 93 SCHNEEBERG (B 169)–BORNA (B 176)					
Ortsumgehung Altenburg (1. BA)	20,2	4,2	---	**---**	**4,2**
Ortsumgehung Altenburg (2. BA)	16,1	5,8	---	**---**	**5,8**
B 247 WORBIS (B 80)–MÜHLHAUSEN (B 249)					
Ortsumgehung Leinefelde (BA 1.2)	10,5	2,8	---	**---**	**2,8**
B 281 EISFELD–SAALFELD					
Ortsumgehung Eisfeld-Sachsenbrunn	4,1	3,7	3,7	**3,7**	**---**
Insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
1 Verkehrseinheit, 2streifig				**3,7**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
1 Ortsumgehung, 2streifig	**4,1**		**3,7**		
Ende 2002 in Bau:					
6 Verkehrseinheiten, 2streifig					**32,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen -					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten[1)] Mio.	VKE-Länge km	Von Baubeginn bis Ende 2002 Länge km	**In 2002** **Länge km**	**Bis Ende 2002** **Länge km**
1	2	3	4	**5**	**6**
Länder insgesamt					
2002 für den Verkehr freigegeben:					
55 Teil-Verkehrseinheiten				**213,6**	
16 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				**59,8**	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig 2. Fahrbahn				**0,5**	
39 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				**153,8**	
damit					
2002 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
39 Ortsumgehungen	**1219,3**		**204,0**		
10 Ortsumgehungen, 4streifig	**706,0**		**53,3**		
1 Ortsumgehung, 4streifig 2. Fahrbahn	**31,4**		**6,7**		
29 Ortsumgehungen, 2streifig	**513,3**		**150,7**		
Ende 2002 in Bau:					
116 Teil-Verkehrseinheiten					**447,4**
17 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					**63,5**
99 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					**383,9**

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2003)
2) Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)
3) inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze
4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund
5) nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

Tabelle 15

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen				
Land Straße Verkehrsweg Teilstrecke	2002 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 2002 in Bau Ort (in/bei)	Kosten[1)] insgesamt in 1.000 €	Bundesanteil in 1.000 €
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
B 492 BLAUBEUREN-EHINGEN Schmiechen	---	Schmiechen	9.627	3.062
Bayern				
B 13 ANSBACH–INGOLSTADT Ansbach–Weißenburg	---	Muhr am See	11.259	6.483
B 19 B-GR (D/A)–KEMPTEN Immenstadt–Kempten	Kuhnen	---	8.664	2.795
Brandenburg				
B 101 BERLIN –JUTERBOG Neutrassierung Kerzendorf–A 10–L-GR BB/BE	---	Bei Kerzendorf	7.600	2.533
Hessen				
B 519 KÖNIGSTEIN–RÜSSELSHEIM Flörsheim	---	Flörsheim	15.444	7.675
Nordrhein-Westfalen				
B 55 HAGEN–SIEGEN Lennestadt/Grevenbrück	---	Lennestadt/ Grevenbrück	11.580	3.480
B 56 BONN–EUSKIRCHEN Alfter/Impekoven	---	Alfter/Impekoven	12.964	3.929
B 63 FRÖNDENBERG–NEHEIM/HÜSTEN Wickede	---	Wickede	7.036	1.823
B 219 MÜNSTER–EMDEN Sprakel	Sprakel	---	13.336	4.041
Rheinland-Pfalz				
B 412 NIEDERZISSEN-BROHL BROHL-LÜTZIG	---	Brohl-Lützig	6.274	1.900
Sachsen-Anhalt				
B 183 BITTERFELD-KÖTHEN Ortsumgehung Sandersdorf, 3. TA	---	Bitterfeld	1.725	575
B 187 BRANDIS-LUTHERSTADT-WITTENBERG Ortsumgehung Wittenberg, 2. PA	---	Lutherstadt Wittenberg	7.842	2.614
Thüringen				
B 7 EISENACH–GOTHA Wutha (Bahn-km 161,627)	Wutha	---	6.263	2.087
B 80 HANN. MÜNDEN–HEILIGENSTADT Arenshausen	Arenshausen	---	4.986	1.662

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2003)
2) Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 16

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 11)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Baukosten[1] Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2002 für den Verkehr freigegeben					
A 7 FLENSBURG (B-GR)–HAMBURG HH/Othmarschen–N HH/Waltershof (4.Elbtunnelröhre)	**1**	**4. Röhre Elbtunnel Hamburg**	**3100**	private Vorfinan-zierung	Stahlbeton
A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG S AK Hermsdorf–N AS Triptis	**2**	**Talbrücke Tautendorf**	**250**	5,6	Stahlverbund/ Spannbeton
S AS Dittersdorf–N AS Schleiz	**3**	**Wiesentatalbrücke**	**108**	3,0	Spannbeton
A 4 BAD HERSFELD–DRESDEN W AS Jena-Göschwitz–W AK Hermsdorf	**4**	**Teufelstalbrücke**	**253**	7,0	Spannbeton
Ende 2002 in Bau					
A 1 KAMEN–KÖLN AS Münster Nord–AK Münster Süd	**5**	**Rampenbrücke AK Münster Süd**	**412**	7,7	Stahlverbund
AS Wuppertal-Langerfeld–AS Wuppertal-Ronsdorf	**6** **7**	**Wupper-Talbrücke Oehde** **Talbrücke Langerfeld**	**418** **325**	19,1 17,7	Stahlverbund Stahlverbund
A2 OBERHAUSENHANNOVER L-GR NW/NI–Bad Nenndorf	**8**	**Talbrücke Kleinenbremen**	**170**	5,2	Spannbeton
A2 HANNOVER–BERLIN O AS Watenbüttel–W AK Braunschweig-N	**9**	**Okerbrücke (1. Richtungsfahrbahn freigegeben)**	**450**	16,0	Spannbeton
A 3 FRANKFURT/MAIN–NÜRNBERG O AS Aschaffenburg-Ost–W AS Bessenbach/Waldaschaff	**10**	**LS-Einhausung Hösbach**	**2100**	43,2	Stahlbeton
O AK Biebelried–W AS Kitzingen/Schwarzach	**11**	**Mainbrücke Dettelbach**	**359**	17,8	Spannbeton
A 4 AACHEN (B-GR)–KÖLN O AS Weisweiler–W AS Düren	**12**	**Brücke über den Mühlenteich**	**92**	7,3	Spannbeton
A 4 BAD HERSFELD–DRESDEN O AS Wommen–W AS Herleshausen	**13**	**Brücke ü. d. Frauenborner Bach**	**120**	6,3	Stahlverbund
A 6 SAARBRÜCKEN–NÜRNBERG L-GR HE/BW (AK Viernheim)–N AK Mannheim	**14**	**Neckarbrücke Mannheim**	**410**	19,9	Spannbeton
A 59 DINSLAKEN–DUISBURG AK Duisburg–AS Duisburg Duissern	**15**	**Hafenbahnbrücke**	**303**	12,3	Stahlverbund

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2002

Tabelle 17

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Bau-kosten[1)] Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2002 für den Verkehr freigegeben					
A 20 ROSTOCK–PRENZLAU					
AS Sanitz (m)–AS Tessin	**16**	**Recknitztalbrücke**	**720**	14,5	Spannbeton
AS Gützkow (m) (B 96/B 111)–AS Jarmen-S (m) (B 110n)	**17**	**Peenebrücke Jarmen**	**1112**	31,1	Stahlverbund
A 44 AACHEN–DÜSSELDORF				private Vor-finanzie-rung	Stahl/Spann-beton Stahlbeton
Rheinquerung Ilverich	**18**	**Rheinbrücke Ilverich,** **Tunnel Rheinschlinge** **Tunnel Strümp**	**1287** **870** **640**		
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT					
AS Zella-Mehlis/Suhl (m)–AD Suhl (A 73)	**19**	**Tunnel Berg Bock**	**2740**	64,4	Stahlbeton
AD Suhl (A 73) (o)–AS Rohr (m)	**20**	**Talbrücke Albrechtsgraben**	**770**	27,8	Stahlverbund
	21	**Seßlestalbrücke**	**320**	12,3	Stahlverbund
	22	**Talbrücke Schafstalgrund**	**525**	12,1	Spannbeton
	23	**Talbrücke Streitschlag**	**256**	6,9	Spannbeton
	24	**Schwarzatalbrücke**	**675**	22,0	Stahlverbund
	25	**Talbrücke Rotes Tal**	**406**	8,7	Spannbeton
	26	**Talbrücke Schindgraben**	**464**	10,2	Spannbeton
A 98 WEIL (B-GR)–SCHAFFHAUSEN (B-GR)					
AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	**27**	**Talbrücke Dultenaugraben**	**444**	8,9	Stahlverbund
A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)					
AS Sangershausen (B 86) (o)–AS Eisleben (B 180n) (m)	**28**	**Talbrücke Einzinger Bach**	**333**	8,8	Spannbeton
A 113 AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN					
AD Neukölln–L-GR BE/BB	**29**	**Brücke über den Teltowkanal**	**57**	7,5	Stahlverbund
Ende 2002 in Bau					
A 4 OLPE – BAD HERSFELD					
AK Olpe Süd–Krombach	**30**	**Talbrücke Elben**	**120**	14,8	Stahlverbund

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2002

noch Tabelle 17

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten[1)] Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 6 NÜRNBERG-WAIDHAUS	31	**Schilternbachtalbrücke**	**188**	5,8	Spannbeton
W AK Pfreimd–Woppenhof					
	32	**Naabtalbrücke**	**902**	12,5	Spannbeton
A 17 DRESDEN-B-GR D/CZ					
AS Dresden-Gorbitz (B 173)–	33	**Tunnel Altfranken**	**345**	8,2	Stahlbeton
AS Dresden-Südvorstadt (B 170)	34	**Tunnel Dölzschen**	**1091**	86,4	Stahlbeton
	35	**Weißeritztalbrücke**	**219**	15,0	Stahlverbund
	36	**Tunnel Coschütz**	**2353**	39,4	Stahlbeton
AS Dresden-Südvorstadt (B 170)–	37	**Nöthnitzgrundbrücke**	**225**	5,7	Spannbeton
AS Pirna	38	**Gebergrundbrücke**	**288**	7,8	Spannbeton
	39	**Lockwitztalbrücke**	**723**	29,5	Stahlverbund
	40	**Müglitztalbrücke**	**347**	10,0	Stahlverbund
A 31 BOTTROP–EMDEN					
AS Emden-Nord–AS Emden Conrebbersweg	41	**Brücke Harweg (2. Fahrbahn)**	**968**	8,9	Spannbeton
A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)					
AS Heiligenstadt (m)–	42	**Steinbachtalbrücke**	**372**	14,5	Stahlverbund
AS Leinefelde (o)	43	**Etzelsbachtalbrücke**	**523**	13,9	Spannbeton
O AS Heringen–W AS Roßla	44	**Thyratalbrücke**	**1115**	35,7	Stahlverbund
O AS Roßla–W Wallhausen (B 80)	45	**Brücke über die Bahn und B 80**	**125**	8,0	Stahlverbund
A 44 KASSEL-EISENACH					
AS Hessisch Lichtenau	46	**Wehretalbrücke**	**530**	11,4	Spannbeton
	47	**Hopfenbachtalbrücke**	**278**	8,7	Spannbeton
	48	**Tunnel Walberg**	**280**	} 27,9	Stahlbeton
	49	**Tunnel Hopfenberg**	**540**		Stahlbeton
A 63 MAINZ – KAISERSLAUTERN					
AS Sembach–AS Kaiserslautern-O	50	**Eselsbachtalbrücke**	**235**	8,1	Spannbeton
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT					
Traßdorf–AS Ilmenau-O	51	**Talbrücke Altwipfergrund**	**278**	10,7	Spannbeton
(B 87) (m)	52	**Talbrücke Streichgrund**	**450**	14,7	Stahlverbund
AS Ilmenau-O (B 87) (o)–	53	**Reichenbachtalbrücke**	**1000**	35,9	Stahlverbund
AS Geschwenda (B 88) (m)	54	**Talbrücke Zahme Gera**	**520**	18,4	Spannbeton
AS Geschwenda (B 88) (o)–	55	**Tunnel Alte Burg**	**874**	22,2	Stahlbeton
AS Zella-Mehlis-N (B 247) (o)	56	**Schwarzbachtalbrücke (fertiggestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)**	**354**	10,6	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2002

noch Tabelle 17

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten[1)] Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
	57	**Talbrücke Wilde Gera (fertiggestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)**	**552**	23,5	Stahlverbund
	58	**Rennsteigtunnel**	**7916**	170,0	Stahlbeton
AD Suhl (A 73)–Berkach (L-GR TH/BY)	**59**	**Judentalbrücke**	**456**	10,3	Spannbeton
	60	**Haseltalbrücke Einhausen**	**724**	15,4	Spannbeton
	61	**Werratalbrücke Einhausen**	**1182**	28,2	Stahlverbund
	68	**Talbrücke Jüchsen**	**369**	8,0	Spannbeton
Berkach (L-GR TH/BY)–Bad Neustadt	**62**	**Bahratalbrücke**	**312**	8,1	Spannbeton
	63	**Saaletalbrücke**	**592**	16,5	Stahlverbund
Bad Neustad–Pfersdorf	**64**	**Lauertalbrücke**	**626**	16,5	Spannbeton
	65	**Talbrücke Thalwasser**	**320**	10,6	Spannbeton
Pfersdorf–Schweinfurt	**66**	**Werntalbrücke Pfersdorf**	**188**	5,4	Spannbeton
	67	**Werntalbrücke Geldersheim**	**250**	7,0	Spannbeton
A 73 SUHL–LICHTENFELS					
AS Eisfeld–Herbartswind (L-GR TH/BY)	**69**	**Talbrücke Haseltal**	**842**	34,4	Stahlverbund
	70	**Talbrücke Wiesental**	**252**	5,8	Spannbeton
	71	**Talbrücke Langer Grund**	**372**	8,7	Spannbeton
	72	**Talbrücke Leuketal**	**216**	5,7	Spannbeton
	73	**Werratalbrücke Eisfeld**	**432**	7,3	Spannbeton
Herbartswind (L-GR TH/BY)–Coburg	**74**	**Lautertalbrücke (1. Richtungsfahrbahn freigegeben)**	**300**	6,6	Stahlverbund
A 98 WEIL (B-GR)–SCHAFFHAUSEN (B-GR)					
AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	**75**	**Tunnel Nollinger Berg (1. Richtungsfahrbahn freigegeben)**	**1268**	48,6	Stahlbeton
A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN					
Langwied–Unterpfaffenhofen	**76**	**Tunnel Aubing**	**1935**	51,1	Stahlbeton
A 113 AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN					
AD Neukölln–L-GR BE/BB	**77**	**Brücke über den Britzer Verbindungskanal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)**	**112**	8,6	Stahlverbund

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2002

Tabelle 18

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 13 und 14)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen						
Bundesstraße	Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Bau-kosten[1)] Mio. €	Baustoff
1		2	3	4	5	6
2002 für den Verkehr freigegeben						
B 5	FRANKFURT/ODER–B-GR D/PL Frankfurt/Oder	**78**	**Oderbrücke**	**252**	7,1	Stahlverbund
B 31	FREIBURG (ABZW. B3/B31)–HÜFINGINGER KREUZ (B27) Ortsumgehung Freiburg-Ost	**79** **80**	**Tunnel Schützenallee** **Kappler-Tunnel**	**846** **1156**	private Vorfinan-zierung	Stahlbeton Stahlbeton
	Ortsumgehung Döggingen	**81** **82**	**Tunnel Döggingen** **Gauchachtalbrücke**	**1160** **826**	39,8 16,0	Stahlbeton Stahlverbund
B 51	HATTINGEN–BOCHUM Hattingen	**83**	**Ruhrbrücke Hattingen**	**234**	11,8	Stahlverbund
B 61	LÜNEN (B 54)–BASSUM (B 51) OU Barkhausen (B65-L 780) m. Weserauentunnel	**84**	**Weserauentunnel**	**1730**	51,8	Stahlbeton
B 96	SAßNITZ/INSEL RÜGEN–GREIFSWALD Ortsumgehung Stralsund	**85**	**Bahnbrücke**	**454**	20,3	Spannbeton
Ende 2002 in Bau						
B 6n	BAD HARZBURG–BERNBURG AS Heimburg–Blankenburg Nord	**86**	**Birkentalbrücke**	**143**	5,7	Stahlverbund
B 8	REGENSBURG–PASSAU Ortsdurchfahrt Plattling	**87**	**Isarbrücke**	**180**	8,3	Stahlverbund
B 14	WINNENDEN–BACKNANG Winnenden	**88**	**Zipfelbachtalbrücke**	**465**	11,1	Spannbeton
B 33	OFFENBURG–VILLINGEN Ortsumgehung Hornberg	**89**	**Tunnel Hornberg**	**1884**	24,8	Stahlbeton
B 34	SINGEN–BIETINGEN (B-GR CH/D) Ortsdurchfahrt Bietingen	**90**	**Tunnel Bietingen**	**253**	12,3	Stahlbeton
B 42	NEUWIED–LAHNSTEIN Koblenz–Pfaffendorf	**91**	**Glockenbergtunnel**	**331**	20,7	Stahlbeton
B 54	KROMBACH–KREUZTAL Hüttentalstraße	**92**	**Talbrücke Bockenbach**	**224**	5,8	Spannbeton
B 104	SCHWERIN–NEUBRANDENBURG OD Güstrow	**93**	**Liebnitzbrücke**	**148**	6,2	Stahlverbund
B 227	ESSEN (L 439–A 44) Velbert	**94**	**Talbrücke Scherenbusch**	**323**	8,1	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2002

noch Tabelle 18

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 13 und 14)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen					
Bundesstraße Verkehrsweg Verkehrseinheit	**Nr. in der Karte**	**Bezeichnung der Baumaßnahme**	**Länge** **m**	Bau-kosten[1)] Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
B 229 ARNSBERG Hüsten–Müschede	**95**	**Ruhrtalbrücke**	**736**	9,2	Spannbeton
B 260 KOBLENZ–WIESBADEN Umgehung Fachbach–Bad Ems	**96** **97**	**Lahnbrücke Fachbach** **Tunnel Bad Ems**	**483** **1528**	12,0 52,0	Stahlverbund Stahlbeton
B 298 GAILDORF-SCHWÄBISCH GMÜND Umgehung Mutlangen	**98**	**Haselbachtalbrücke**	**502**	7,3	Spannbeton
B 312 REUTLINGEN (ABZW. B 28)–ENGSTINGEN (ABZW. B 313) Ortsumgehung Pfullingen	**99**	**Ursulabergtunnel**	**1180**	17,4	Stahlbeton
B 437 FRIEDEBURG–BREMERHAVEN Weserquerung, m B 212, OU Esenshamm Los 1 (Tunnel)	**100**	**Wesertunnel**	**1636**	private Vorfinan-zierung	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2002

Tabelle 19

Neubau von Bundesautobahnen
– Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben im Jahre 2003 –
Stand: 1. Juli 2003

lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg / Verkehrseinheit	km	Verkehrsfreigabeabschnitt	Typ *)	Länge km	Kosten Mio Euro	Verkehrs-freigabe
1	2	3	4	5	6 7		8	9	10
1	BW	A 98	Weil (B-Gr.)—Schaffhausen (B-Gr.) Murg—Hauenstein (1.Fb) 1.1 BA (Luttingen)	2,3	Murg—Hauenstein (1.Fb) 1.1 BA (Luttingen)	1	2,3	13,4	Dezember
2	BE	A 100	BAB-Stadtring Berlin AS Buschkrugallee—AD Neukölln	1,0	AS Buschkrugallee—AD Neukölln	12	1,0	65,5	August
3	BE	A 113	Autobahnzubringer Dresden AD Neukölln—AS Späthstraße	1,2	AD Neukölln—AS Späthstraße	12	1,2	74,6	August
4	MV	A 20	Rostock (A 19)—Stettin AS Sanitz (B 110)—AS Tribsees	29,3	AS Sanitz (B 110)—Langsdorf (L 19)	12	23,5	154,5	Dezember
5	NI	A 31	Emden—Bottrop W Emden(L2)—N Emden(B210) (Westumgehung Emden)	4,7	W Emden (L2)—N Emden (B210)	2	4,7	45,9	Dezember
6	NI	A 39	Wolfsburg—Salzgitter Weyhausen (B188)—AS Sandkamp	3,8	Weyhausen (B188)—AS Sandkamp	12	3,8	24,8	Dezember
7	NI	A 391	Westtangente Braunschweig Braunschweig-Meinholz(B4)— Braunschweig-Bienrode (A 2)	2,7	Braunschweig-Meinholz(B4)— Braunschweig-Bienrode (A 2)	12	2,7	24,9	Dezember
8	NW	A 46	Heinsberg—Brilon Arnsberg/Uentrop (B 7)— Wennemen (B 7/L 743)	8,6	Arnsberg/Uentrop (B 7)— Meschede/Freienohl	12	4,2	160,9	16. Dezember
9	SL	A 8	Besch (B-Gr L/D)—Pirmasens Besch (B-Gr L/D)—AS Perl/Borg	4,4	Besch (B-Gr L/D)—AS Perl/Borg	12	4,4	74,7	24. Juli
10	SL	A 8	Besch (B-Gr L/D)—Pirmasens AS Perl/Borg—AS Merzig/Wellingen	9,2	AS Perl/Borg—AS Merzig/Wellingen	2	9,2	7,8	24. Juli
11	ST	A 38	Göttingen—Halle AD Halle-S—AS Merseburg-N	5,9	AD Halle-Süd—AS Merseburg/N	12	5,9	28,4	Dezember
12	ST	A 38	Göttingen—Halle AS Merseburg-N—AS Merseburg-S	9,3	AS Merseburg/N—AS Merseburg/S	12	9,3	54,7	August
13	ST	A 38	Göttingen—Halle (A 9) AS Merseburg-S—AS Leuna	4,3	AS Merseburg/S—AS Leuna	12	4,3	14,2	7. April
14	ST	A 143	Westumfahrung Halle AD Halle-Süd (A 38)— AS Halle-Neustadt (B 80)	9,5	AD Halle-Süd (A 38)— AS Halle-Neustadt (B 80)	12	9,5	62,0	Dezember
15	TH	A 71	Oberröblingen—Erfurt AS Sömmerda-O—AS Sömmerda-S	8,0	AS Sömmerda/Ost—AS Sömmerda/ Süd	12	8,0	42,4	11. Juli
16	TH	A 71	Erfurt—Schweinfurt AS Ilmenau-O (B 87)— AS Oberhof-S (B 247)	21,5	AS Ilmenau/W—AS Oberhof/S (B 89)	12	17,1	391,9	5. Juli
17	TH	A 71	Erfurt—Schweinfurt AS Meiningen-N— AS Meiningen-S (B 89)	6,9	AS Meiningen/N—AS Meiningen/S (B 89)	1	6,9	81,8	5. Juli
18	TH	A 71	Erfurt—Schweinfurt AS Meiningen-N— AS Meiningen-S (B 89)	6,9	AS Meiningen/N—AS Meiningen/S (B 89)	2	6,9	81,8	Dezember
19	TH	A 73	Suhl—Lichtenfels AS Eisfeld/N (B 4)—L-GR TH/BY	6,5	AS Eisfeld/N (B 4)—L-GR TH/BY	12	6,5	43,7	Dezember

Art der Bauleistung	Typ	Länge km
1 2		3
zweibahnig	12	108,3
1. Fahrbahn	1	2,3
2. Fahrbahn; gleichzeitig Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn	21	0,0
Netzverlängerung insgesamt:		**108,3**
2. Fahrbahn, als Ergänzung einer einbahnigen Autobahn	2	13,9
Bauleistung insgesamt:		**122,2**

*) 12 = 2bahnig 1 = 1. Fahrbahn 2 = 2. Fahrbahn 21 = 2. Fahrbahn mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB

Tabelle 20

Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2003 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
Jahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung genüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1950	2128,0	---	24349,4	---	26477,4	---
1951	2128,0	---	24327,4	- 22,0	26455,4	- 22,0
1952	2128,0	---	24327,4	---	26455,4	---
1953	2131,3	+ 3,3	24250,4	- 77,0	26381,7	- 73,7
1954	2163,0	+ 31,7	24267,7	+ 17,3	26430,7	+ 49,0
1955	2186,6	+ 23,6	24474,1	+ 206,4	26660,7	+ 230,0
1956	2186,6	---	24553,5	+ 79,4	26740,1	+ 79,4
1957	2261,0	+ 74,4	24481,8	- 71,7	26742,8	+ 2,7
1958	2272,2	+ 11,2	24480,2	- 1,6	26752,4	+ 9,6
1959[1)]	2420,0	+ 147,8	24508,3	+ 28,1	26928,3	+ 175,9
1960	2551,2	+ 131,2	24950,9	+ 442,6	27502,1	+ 573,8
1961	2670,6	+ 119,4	25262,2	+ 311,3	27932,8	+ 430,7
1962	2830,4	+ 159,8	28014,3	+ 2752,1	30844,7	+ 2911,9
1963	2935,8	+ 105,4	29206,1	+ 1191,8	32141,9	+ 1297,2
1964	3076,9	+ 141,1	29586,4	+ 380,3	32663,3	+ 521,4
1965	3204,3	+ 127,4	29906,9	+ 320,5	33111,2	+ 447,9
1966	3371,5	+ 167,2	30516,1	+ 609,2	33887,6	+ 776,4
1967	3508,4	+ 136,9	31418,4	+ 902,3	34926,8	+ 1039,2
1968	3616,6	+ 108,2	31986,8	+ 568,4	35603,4	+ 676,6
1969	3966,6	+ 350,0	32047,7	+ 60,9	36014,3	+ 410,9
1970	4110,3	+ 143,7	32205,0	+ 157,3	36315,3	+ 301,0
1971	4460,6	+ 350,3	32465,3	+ 260,3	36925,9	+ 610,6
1972	4827,8	+ 367,2	32590,4	+ 125,1	37418,2	+ 492,3
1973	5258,3	+ 430,5	32696,0	+ 105,6	37954,3	+ 536,1
1974	5481,0	+ 222,7	32703,0	+ 7,0	38184,0	+ 229,7
1975	5741,8	+ 260,8	32594,0	- 109,0	38335,8	+ 151,8
1976	6207,0	+ 465,2	32518,0	- 76,0	38725,0	+ 389,2
1977	6434,5	+ 227,5	32460,0	- 58,0	38894,5	+ 169,5
1978	6711,0	+ 276,5	32292,0	- 168,0	39003,0	+ 108,5
1979	7029,0	+ 318,0	32252,0	- 40,0	39281,0	+ 278,0
1980	7292,0	+ 263,0	32248,0	- 4,0	39540,0	+ 259,0
1981	7539,0[2.)]	+ 247,0 [2)]	32558,0	+ 310,0 [3)]	40097,0	+ 557,0
1982	7806,0[2.)]	+ 267,0	32356,0	- 202,0	40162,0	+ 65,0
1983	7919,0	+ 113,0	32239,0	- 117,0	40158,0	- 4,0
1984	8080,0	+ 161,0	31553,0	- 686,0 [4)]	39633,0	- 525,0
1985	8198,0	+ 118,0	31485,0	- 68,0	39683,0	+ 50,0
1986	8350,0	+ 152,0 [5)]	31372,0	- 113,0	39722,0	+ 39,0
1987	8437,0	+ 87,0	31368,0	- 4,0	39805,0	+ 83,0
1988	8618,0	+ 181,0	31196,0	- 172,0	39814,0	+ 9,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen
1) ab 1959 einschließlich Saarland
2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste
3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste
4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste
5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten
6) ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1895 km, Bundesstraßen 11694 km = Bundesfernstraßen 13589 km
7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

noch Tabelle 20

Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2003 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
Jahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung genüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1989	8721,0	+ 103,0	31108,0	- 88,0	39829,0	+ 15,0
1990	8822,0	+ 101,0	31063,0	- 45,0	39885,0	+ 56,0
1991[6)]	10854,0	+ 137,0	42554,0	- 203,0	53408,0	- 66,0
1992[7)]	10995,0	+ 101,0	42123,0	- 431,0	53078,0	- 330,0
1993	11013,0	+ 58,0	42169,0	+ 46,0	53182,0	+ 104,0
1994	11080,0	+ 67,0	41995,0	- 174,0	53075,0	- 107,0
1995	11143,0	+ 63,0	41770,0	- 225,0	52913,0	- 162,0
1996	11190,0	+ 47,0	41729,0	- 41,0	52919,0	+ 6,0
1997	11246,0	+ 56,0	41487,0	- 213,0	52733,0	- 186,0
1998	11309,0	+ 63,0	41419,0	- 68,0	52728,0	- 5,0
1999	11427,0	+ 118,0	41386,0	- 33,0	52813,0	+ 85,0
2000	11515,0	+ 88,0	41321,0	- 65,0	52836,0	+ 23,0
2001	11712,0	+ 197,0	41282,0	- 39,0	52994,0	+ 158,0
2002	11786,0	+ 74,0	41228,0	- 54,0	53014,0	+ 20,0
2003	12 037,0	+ 251,0	41 246,0	+ 18,0	53 283,0	+ 269,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen
1) ab 1959 einschließlich Saarland
2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste
3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste
4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste
5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten
6) ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1895 km, Bundesstraßen 11694 km = Bundesfernstraßen 13589 km
7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 340, Telefax (02 21) 97 66 344
ISSN 0722-8333